1972



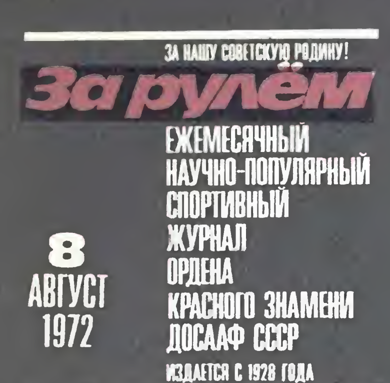
КамАЗ строится.

В Набережных Челнах трудятся представители 34 национальностей из всех союзных республик.

По масштабам Камский комплекс не имеет равных в мировом автомобилестроении.

За рулём 8





В НОМЕРЕ:

На первой странице обложки фото В. Сачка

Уборочная страда. Идет обмолот валков.
Фото В. Давыдова (ТАСС)



Урожай и автомобиль

Фронт жатвы охватывает все новые районы страны. К началу августа зерновые и зернобобовые культуры уже скошены на площади в десятки миллионов гектаров — это поля Ставрополья, Кубани, Дона, юга Украины, Молдавии, Нижней Волги... Уборочные работы перемещаются сейчас на земли Урала, Алтая, Северного Казахстана, Дальнего Востока...

Редакция журнала обратилась к начальнику Главтранссельхозтехники В. И. КУЗНЕЦОВУ с просьбой рассказать о роли автомобильного транспорта на уборке и вывозке урожая.

Редакция: Виктор Ильич, размах уборочных работ в этом году совпал с широкой подготовкой к историческому юбилею — 50-летию образования СССР, и прежде всего хотелось бы услышать от Вас о примерах братской дружбы и взаимопомощи людей разных национальностей, связанных с уборкой и перевозками сельскохозяйственных продуктов.

В. И. Кузнецов: Продукция земледелия и животноводства — наше национальное богатство. О хлебе насущном и говорить нечего. Миллионы людей работают над тем, чтобы щедро колосились нивы. Каждое зернышко, добытое в поте лица, хранит в себе тепло человеческих рук. Недаром так высоко ценится подвиг создателей хлеба.

В нынешнем году, несмотря на суровую зиму, капризы весны, труженики села, развернув социалистическое соревнование в честь полувекового юбилея образования СССР, вырастили обильный урожай. Огромную роль в этом сыграла усилившаяся механизация сельскохозяйственных работ. В поставке техники селу еще раз проявилось плодотворное сотрудничество советских народов. Только в этом году автомобилестроители Москвы, Горького, Миасса, Ульяновска, Фрунзе, Еревана поставили колхозам и совхозам Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Средней Азии, Закавказья, Прибалтики десятки тысяч автомобилей. Коллективы минских автомобильного и тракторного заводов тоже с честью выполняют свой братский долг перед тружениками села всех республик, направляя им свою замечательную продукцию — МАЗы и тракторы «Беларусь». Не обходятся работники сельского хозяйства без мощных КрАЗов, тракторов ХТЗ. Это — вклад трудящихся Украины в общее дело. Таких примеров не счесть.

Директивами XXIV съезда КПСС предусматривается дальнейшее насыщение сельского хозяйства техникой, особенно высокопроизводительной — землеройной и мелиоративной, автомобилями повышенной проходимости и грузоподъемности, самосвалами, автомобильными и тракторными прицепами, специализированными автомобилями и автобусами.

Вернемся, однако, к уборочным работам. Народная мудрость гласит: не тот хлеб, что на полях, а тот, что в закромах. В сжатые сроки убрать и вывезти без потерь урожай — всенародная задача. И тут особенно наглядно видны плоды совместного труда.

До Великого Октября в истории Российского государства не было примера взаимопомощи хлеборов одной губернии другой, не говоря уж о помощи национальным окраинам. А теперь дело обыденное: если начинается битва за хлеб на юге страны, — здесь концентрируется армада техники, сюда съезжаются механизаторы, водители автомобилей из северных, восточных районов, из Прибалтики, Белоруссии. Как только фронт уборочных работ перемещается на восток, на север, туда уже идет надежное подкрепление.

В прошлом году, например, на вывозке урожая в Целиноградской и Актюбинской областях Казахстана трудились тысячи механизаторов с Украины, из Белоруссии, Молдавии. На помощь хлеборобам Оренбургской области приехали автотранспортники Кабардино-Балкарской, Чечено-Ингушской, Северо-Осетинской АССР, Ставропольского и Краснодарского краев. Этот опыт широко используется и в уборочной кампании нынешнего года.

Редакция: Из чего складываются автотранспортные потоки большого уборочного конвейера?

В. И. Кузнецов. Известно, что сельское хозяйство в настоящее время располагает таким парком грузовых автомобилей (не считая колесные тракторы), который значительно превышает парк любого министерства и ведомства (кроме автотранспорта общего пользования). И все же сельское хозяйство — единственная отрасль, куда на период уборки урожая направляются из городов сотни тысяч машин — 35—40 процентов к имеющимся на селе.

Прежде всего, автомобили участвуют в перевозке зерна от комбайнов на тока. С этими работами в основном справляется транспорт колхозов и совхозов. Второй этап — доставка его на заготовительные пункты. Здесь расстояния намного больше, и в перевозках участвуют транспортные предприятия общего пользования, нашего главка, а также привлекаемые из разных отраслей народного хозяйства автомобили.

В этом году только из автотранспортных предприятий общего пользования выведено на хлебные маршруты страны: в РСФСР — около 120 тысяч автомобилей, в том числе около 30 тысяч автопоездов; Министерство автотранспорта Украины послало более 60 тысяч машин, в БССР эта цифра составляет 50 тысяч, Министерство автотранспорта Казахской ССР направило на вывозку урожая 40 тысяч грузовиков. 15 тысяч автомобилей, тысячи водителей, ремонтных рабочих и инженерно-технических работников — вклад в уборочную страду Главмосавтотранса.

Разветвленную сеть автотранспортных подразделений имеет созданная два с лишним года назад во Всесоюзном объединении «Союзсельхозтехника» Главтранссельхозтехника с соответствующими главками во всех союзных республиках. В составе районных объединений (отделений) «Сельхозтехники», а также на самостоятельном балансе у нас свыше 1000 автотранспортных предприятий. Большая часть их парка сейчас на полях, токах, на дорогах к элеваторам.

Редакция: В мае ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О мерах по обеспечению уборки урожая и заготовок сельскохозяйственных продуктов в 1972 году». Не могли бы Вы остановиться на задачах, которые ставятся перед автотранспортниками в этом важном политическом документе?

В. И. Кузнецов: Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР — еще одно яркое проявление заботы партии и правительства о том, чтобы как можно полнее собрать дары земли, обеспечить народ всеми необходимыми продуктами питания. В нем четко определены задачи каждого земледельца, каждого коллектива, от которого зависит судьба урожая.

Ряд положений этого документа касается непосредственно автотранспорта. Важно отметить, что предусматривается комплекс мер, обеспечивающих высокую производительность техники. В частности, признано необходимым организовать круглосуточную работу грузовых автомобилей на перевозке зерна и других сельскохозяйственных продуктов, обеспечить укомплектование водительским составом из расчета два шофера на одну машину.

Обязанность руководителей автотранспортных предприятий — лично убедиться в том, что на хлебные трассы направлены квалифицированные люди, надежные машины. ЦК КПСС и Совет Министров СССР обязали местные партийные, советские, сельскохозяйственные органы принять меры к тому, чтобы прикомандированный транспорт работал с полной нагрузкой, был обеспечен горючими и смазочными материалами; необходимо проявить заботу о быте водителей, о жилье, питании.

Этим постановлением определены меры материального и морального стимулирования водителей — установлены размеры заработка, дополнительное премирование; Советам Министров союзных республик рекомендовано учредить почетное звание «Отличник автомобильных перевозок сельскохозяйственных продуктов урожая 1972 года» с вручением грамот. По итогам работы за каждые 10 дней передовые автоколонны награждаются переходящими красными знаменами.

Госснабу СССР, «Союзсельхозтехнике» и другим организациям и ведомствам предложено обеспечить бесперебойную поставку грузовых автомобилей и запасных частей, выделяемых сельскому хозяйству на уборку урожая.

Настойчивое проведение в жизнь задач, вытекающих из этого постановления, — залог высокопроизводительной работы автотранспорта, выполнения и перевыполнения планов по вывозке урожая.

Редакция: Известно, что в уборочных работах заняты сотни тысяч молодых механизаторов, в том числе и водителей автотранспорта. Какое место в их подготовке занимают комитеты, первичные организации, спортивно-технические клубы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту?

В. И. Кузнецов: Может быть, исчерпывающего ответа на этот вопрос не смогу дать. Но и те сведения, которыми располагаем мы, красноречиво говорят о том, что помощь ДОСААФ колхозам и совхозам весьма ощутима. Судите сами, организации оборонного Общества совместно с комсомолом, объединениями «Сельхозтехники» под руководством партийных органов, активно включившись в механизаторский всеобуч, ежегодно готовят для села около 200 тысяч специалистов. Только накануне нынешних полевых работ овладели профессиями шоферов, трактористов, комбайнеров, мотористов десятки тысяч юношей и девушек. Многие из них добросовестно и умело управляют сейчас уборочной техникой.

Редакция: Виктор Ильич, Вы лишь начали разговор о новом, передовом, что рождается в использовании транспорта на вывозке урожая. Нельзя ли подкрепить эту мысль примерами?

В. И. Кузнецов: Хлебная страда знает их больше чем достаточно. Так же, как и самоотверженно работающих водителей. Сейчас широко внедряется новая система, в основе которой создание комплексных уборочно-транспортных бригад. Вместо жесткого закрепления грузовых автомобилей за комбайном (при вывозке зерна с поля на ток) за последние годы стали формироваться уборочно-транспортные бригады.

В основе этой системы, именуемой комбитрейлерной, лежит метод, разработанный Казахским научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта. За группой комбайнов закрепляются двухосные автоприцепы, колесный трактор и автомобиль-тягач. Зерно выгружается из комбайнов в прицепы, и трактор буксирует их до ближайшего участка дороги, где формируется автопоезд. Грузовик буксирует его на механизированный ток. Возможны варианты закрепления транспортных средств, скажем, за двумя комбайнами — все зависит от расстояния перевозок и других местных условий. Комбайнеры и трактористы работают по единому графику и в тесном содружестве, в результате чего повышается производительность и комбайнов и автомобилей.

В совхозе «Городецкий» Северо-Казахстанской области, например, используя этот метод, сумели обойтись в прошлом году 48 автомобилями вместо 98 требовавшихся при жестком закреплении. На полях Кокчетавской опытной станции был проведен такой эксперимент. В одинаковых условиях перевозили зерно от комбайнов с применением бригадной системы и обычным способом. В комплексной бригаде было шесть комбайнов, один грузовик, трактор «Беларусь» и шесть прицепов, а на соседнем поле зерно от таких же шести комбайнов перевозили только автомобили. Их было шесть. И вот итог: комплексная бригада доставила от комбайнов на тока 1182 тонны зерна, а их соседи — на 92 тонны меньше. Производительность комбайнов, обслуживаемых комплексной бригадой, оказалась на 8,5 процента выше, а выработка на один автомобиль значительно больше, чем на соседнем поле, где применялась обычная организация труда.

Нельзя не сказать об автопоездах, большегрузных автомобилях: их широкое применение — верный путь к резкому повышению производительности труда и снижению транспортных расходов.

Среди инициаторов использования большегрузных автопоездов на уборке урожая назовем А. Лепешкина, Героев Социалистического Труда П. Теплякова, С. Ушмудина, делегата XXIV съезда КПСС В. Феоктистова — водителей Средне-Волжского транспортного управления. Знатный водитель Порфирий Данилович Тепляков, принимающий участие уже в 36-й уборочной кампании, перевез за прошлый сезон более 3 тысяч тонн хлеба — это почти по 65 тонн в день. Один из правофланговых Волгоградского спецавтохозяйства Виктор Колесников на ЗИЛ-164 с двумя прицепами доставлял по 14—15 тонн зерна на расстояние 50 километров, успевая за смену сделать по пять ездок. Что самое важное — рекорды новаторов стали ныне достоянием массы шоферов.

Существуют и другие прогрессивные формы и методы, которые способствуют повышению производительности труда транспортников на уборке. Это разработка заданий каждому водителю и каждой автоколонне на весь период работ, это почасовые графики.

Конечно, организацию работы автотранспорта на перевозке сельскохозяйственных грузов необходимо настойчиво совершенствовать. Многое здесь зависит от оперативных групп и штабов, которые создаются на период уборки урожая, от уровня механизации погрузочно-выгрузочных операций, от состояния дорог, мостов, переправ, подъездных путей к хлебоприемным пунктам, пропускной способности элеваторов, снабжения автотранспортников запасными частями.

Август остается напряженной порой на хлебных трассах страны. Вовремя, без потерь убрать и вывезти урожай — под таким девизом ширится социалистическое соревнование автотранспортников за достойную встречу 50-летия образования СССР. Пусть же наши водители трудятся в полную меру своих сил, знаний и умения, по-хозяйски заботятся о полной сохранности каждого килограмма нового урожая!

новости·события·факты

ЗАВОД-ВТУЗ

Это единственное в Москве высшее учебное заведение подобного рода существует при автозаводе имени Лихачева и готовит инженерные кадры из рабочих. В нем постоянно учится более 3000 человек. На дневном и вечернем отделениях завода-втуза уже подготовлено 1350 специалистов, из них свыше 400 — в одном только 1972 году. Все студенты работают, как правило, на одном из трех столичных предприятий: ЗИЛе, АЗЛК, на Первом государственном подшипниковом заводе.

Недавно завод-втуз справил новоселье. Неподалеку от производственных корпусов ЗИЛа для него построены два девятиэтажных здания из железобетонных конструкций и стекла. Здесь разместились просторные светлые аудитории, многочисленные кабинеты и лаборатории, оснащенные всем необходимым для учебных занятий и научных исследований. Есть тут и большая библиотека с двумя читальными залами, конференц-зал на 540 мест, спортивный зал.

Публикуемый снимок фотокорреспондента ТАСС В. Соболева сделан в кабинете кузовостроения завода-втуза.



МВ-18 ИЗ ПЕНЗЫ



Пензенский велосипедный завод начал выпуск нового мотовелосипеда МВ-18. От предыдущей модели — 16ВМ он отличается большей надежностью, долговечностью и удобствами. Телескопическая передняя вилка с амортизаторами, измененное передаточное отношение педального привода и другие новшества вплотную приближают этот мотовелосипед по техническим данным к легким мопедам.

На нем установлен такой же, как у других легких мопедов, двигатель Д6 (45 см³, 1,2 л. с.), позволяющий развивать скорость до 40 км/час. Генератор обеспечивает электроэнергией системы зажигания и освещения. Увеличенная до 5 литров емкость бензинового бака позволяет без заправки проехать 300—320 км.

Оба колеса мотовелосипеда оборудованы тормозами: переднее — колодочным мотоциклетного типа с приводом от рычага на руле, заднее — велосипедным (втулка «торпедо», срабатывающая при повороте педалей назад). Благодаря этому тормозной путь машины при скорости 30 км/час составляет всего 7,2 м.

Небольшой (34 кг) вес, простота обслуживания и эксплуатации делают МВ-18 одним из самых доступных моторных средств транспорта.

ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО

Винницкая областная контора «Спорттовары» предлагает для продажи торгующим организациям универсальные выпрямители ВУ-71 производства Хмельницкого радиотехнического завода. Они предназначены для зарядки аккумуляторных батарей любой марки.

Этот легкий и малогабаритный прибор — хороший подарок автолюбителям. Он пригоден для зарядки аккумуляторов «жигулей», «москвичей» и «запорожцев». Зарядный ток 5 а. Прибор легко и надежно пополнит силы аккумуляторов автомобиля, мотоцикла или радиоприемника от осветительной сети переменного тока как 127, так и 220 в. Мощность выпрямителя — 70 вт, габарит: 210×130×90 мм. Весит прибор 2,85 кг.

О готовности к работе прибор сигнализирует лампой.

Цена выпрямителя ВУ-71 15 рублей. Адрес конторы: 286000, Винница, ул. Чехова, 7.

Заказы принимаются только от торгующих организаций. Непосредственно потребителям приборы ВУ-71 контора не высылает.

ВСЕ ДЛЯ «ЖИГУЛЕЙ»

Тысячу машин в сутки, каждую минуту — почти четыре автомобиля выпускает Волжский автозавод. Из многих городов — советских и стран социалистического содружества — поступают сюда комплектующие изделия и материалы. География смежников автогиганта в Тольятти все расширяется.

На владимирском «Автоприборе» начато производство комплектов приборов для «жигулей». Дал первую продукцию Омский нефтеперерабатывающий комбинат. Здесь будут выпускаться литиевые, или, как их называют, «вечные», смазки для автомобилей ВАЗ. Один из цехов нового комплекса по производству литиевых смазок вы видите на снимке корреспондента ТАСС Ю. Дьяконова.

В новом сборочном корпусе Ярославского шинного завода площадью 25 тысяч квадратных метров налажена сборка шин для «жигулей». Этот цех запечатлен на снимке фотокорреспондента ТАСС И. Дынина.







ФУРГОНЫ ИЗ ТАРТУ

Слева направо:

фургон ТА-9Е2 Тартуского завода для скоропортящихся продуктов. Грузоподъемность этой машины, выполненной на базе ГАЗ-52-01, 2 тонны;

фургон ТА-943 с термоизоляционным кузовом; в нем пять секций для лотков с хлебом;

ТА-942А — парикмахерская и сапожная мастерская на колесах; эти машины обслуживают население сельских районов.



Карта нашей Родины, если на ней показать все предприятия, прямо или косвенно связанные с производством автомобилей, мотоциклов, окажется покрытой густой сетью значков. Судите сами: двадцать три автомобильных завода, девять мотоциклетных, пять моторных и множество других, изготовляющих специализированные кузова, прицепы, электрооборудование, карбюраторы, колеса, амортизаторы, радиаторы, кузовную арматуру, шины и множество других комплектующих изделий.

Пятьдесят лет назад, когда образовался Союз Советских Социалистических Республик, народное хозяйство страны располагало двумя недостроенными автопредприятиями и двумя-тремя десятками полукустарных авторемонтных мастерских. Истрепанные гражданской войной и разрухой машины поддерживались «на ходу» усилиями этих мастерских, которые по существу делали автомобили из автомобилей.

Сегодня СССР — могучая автомобильная держава, транспорт которой непрерывно получает пополнение от многих заводов, выросших за годы Советской власти в разных союзных республиках. На территории РСФСР находятся такие заводы, как Волжский, Горьковский, ЗИЛ, АЗЛК, Ульяновский и другие.

Украинские города Киев, Запорожье, Львов, Кременчуг, Луцк дают стране мотоциклы, малолитражки, автобусы, тяжелые грузовики. Производство автомобилей и мотоциклов налажено в Белоруссии и Латвии, создано автостроение в Грузии, Армении, Киргизии.

Удмуртская АССР известна своими ИЖами на двух и четырех колесах, Мордовская АССР — саранскими самосвалами, Башкирия — автомобильными двигателями. К концу пятилетки начнут сходить с конвейера автогиганта в Татарии грузовики КамАЗ.

Кроме заводов, производящих автомобили, в нашей стране создана развитая сеть предприятий по ремонту автомобилей. Некоторые из них наряду с восстановлением развертывают выпуск специализированных машин. Среди них Таллинский и Тартуский ремонтные заводы.

Первый хорошо известен нашим читателям тем, что на протяжении многих лет является единственным в стране предприятием, серийно выпускающим гоночные автомобили. Что касается Тартуского завода, который строит специализированные автомобили для перевозки продуктов, то его машины еще не были представлены в журнале.

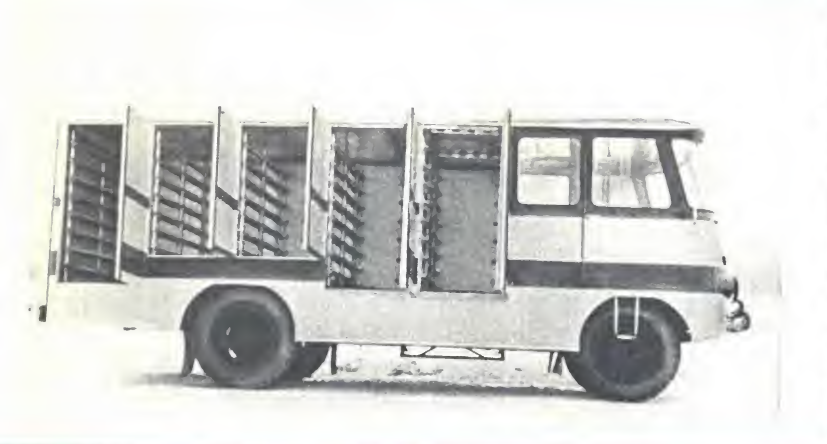
Самому старому автомобильному фургону из Тарту всего двенадцать лет. Тем не менее машины с маркой АРТ известны во многих городах Советского Союза. Они экспонировались на республиканских выставках, а также на международной ярмарке в Будапеште. Одна из них — фургон ТА-9А — отмечена дипломом ВДНХ III степени. Эта награда получена Тартуским опытным заводом ремонта автомобилей в 1962 году, лишь два года спустя после того, как он был утвержден ведущим предприятием по производству специализированных машин грузоподъемностью от 1 до 4 тонн.

Продукция нашего завода — фургоны вагонного типа с металлическим каркасом кузова. Первый из них — хлебовоз ТА-9А на шасси ГАЗ-51. Позже мы освоили серийный выпуск еще двух фургонов на том же шасси: почтового ТА-9С и для скоропортящихся продуктов — ТА-9Е.

После первых «проб» завод стал давать своим машинам и другие специальности. Автомобили с эмблемой «АРТ» работали как передвижные мастерские, парикмахерские на колесах, моторизованные почтовые отделения. Опыт их эксплуатации приносил нашим конструкторам материал для создания новых моделей, применяемых в сфере обслужи-

В гостях у таманцев







вания, особенно сельского населения.

Вслед за фургонами ТА-9А и ТА-9Е появились новые машины с более современным унифицированным кузовом — его можно монтировать как на шасси ГАЗ-51А, так и на шасси ГАЗ-52-01.

Модернизированные конструкции, освоенные в 1969 году, получили индекс ТА-943 — для хлебных изделий и ТА-9Е2 — для скоропортящихся продуктов. Грузоподъемность у новых фургонов — 2 т, а вес в снаряженном состоянии — от 3495 до 3715 кг. Их длина 6350 мм, ширина — 2210, а высота (в зависимости от назначения машины) — от 2540 до 2840 мм.

Ныне эти модели являются основными в производственной программе завода. На них улучшены условия для работы водителя. Расположение органов управления удобнее; кабина, снабженная полупанорамными ветровыми стеклами и дополнительными боковыми окнами, имеет хорошую обзорность. Усовершенствована система отопления и обогрева стекол. Усилена конструкция дверей. Машины теперь снабжаются задним буксирным устройством. У фургона ТА-9Е2 в задней стенке кузова — двухстворчатая дверь, обе части которой открываются на 270 градусов, что намного облегчает погрузку и выгрузку.

Одна из последних моделей — ТА-943 на шасси ГАЗ-52-01. Это машина с цельнометаллическим кузовом вагонного типа, снабженным термоизоляцией. Снаружи он обшит стальным листом, а изнутри — алюминиевым. Грузовое отделение оборудовано для перевозки хлебо-булочных изделий в лотках. Однако этим не ограничивается область применения автофургона: в нем можно перевозить многие скоропортящиеся продукты в специальной расфасовке.

Недавно мы изготовили партию одноосных прицепов-фургонов ТН-2 с цельнометаллическим термоизолированным кузовом. Их можно использовать для перевозки пищевых продуктов с автофургоном ТА-9Е2. Грузоподъемность прицепа 1 тонна.

Наши конструкторы разработали типовой ряд специализированных фургонов на шасси ГАЗ-53. Первой моделью этого ряда был изотермический фургон ТА-942. За ним появились модели ТА-942Т и ТА-942А — передвижные пункты бытового обслуживания населения с женской и мужской парикмахерской и отделением для починки обуви. На базе фургона ТА-942 завод изготовил партию передвижных механических мастерских, предназначенных для автоколонн, работающих в отрыве от своей базы. Каждая мастерская оснащена небольшой электростанцией, токарным и сверлильным станками, гидравлическим прессом, оборудованием для электрической и газовой сварки, зарядки аккумуляторов.

Фургоны Тартуского завода помогают значительно расширить виды обслуживания населения. Спроектированы и изготовлены опытные модели универсального фургона на шасси ГАЗ-53А. Он снабжен комплектами полок, контейнеров, сидений и переставляемой перегородкой. Комбинируя по-разному это оборудование, фургон можно превратить в передвижной пункт, принимающий заказы на обслуживание, или в передвижную мастерскую, в пункт проката для обслуживания экскурсий.

Если подвести итог, то можно насчитать более двадцати моделей специализированных автомобилей, спроектированных и изготовленных на АРТе. Они обеспечивают транспортировку пищевых продуктов, расширяют границы сферы обслуживания, создают дополнительные удобства для населения.

Р. КАМПУС,
главный конструктор
Тартуского опытного завода
г. Тарту

Эта встреча, организованная журналом «За рулем» и Московским городским комитетом ДОСААФ, состоялась в Доме офицеров Ордена Ленина Московского военного округа. Сюда приехали военные водители прославленной Гвардейской Таманской дивизии и их гости — курсанты автомотоклубов столицы. Вместе собрались те, кому в ближайшее время предстоит вступить в ряды Вооруженных Сил страны, и те, кто уже с честью выполняет воинский долг.

О трудных и вместе с тем почетных задачах водителей транспортных и боевых машин, о том, какие глубокие знания и навыки требуются для того, чтобы успешно справляться со своими обязанностями в современном бою, и шла речь на вечере. В выступлениях генерал-майора И. Гершфельда, председателя Московского городского комитета ДОСААФ Н. Зернова, офицера К. Шнурова, гвардии рядового А. Семги звучал горячий призыв к курсантам настойчиво овладевать автомобильной техникой, закалять себя физически, проявлять высокую дисциплинированность, чтобы с первых дней прихода в армию образцово нести солдатскую службу.

Курсант-отличник Р. Кароян от имени своих товарищей заверил воинов, что будущие водители не пожалеют усилий для успешного овладения автомобильной техникой.

Участники вечера познакомились с тематикой журнала «За рулем» на текущий год, с интересом прослушали рассказ об автомобилях девятой пятилетки, приняли участие в викторине по правилам движения, просмотрели фильм об учебных буднях воинов-таманцев.

В заключение вечера воины дали большой концерт художественной самодеятельности.

О службе солдатской, особенностях работы военного водителя беседовали таманцы и их гости — курсанты автомотоклубов.

Идет викторина по правилам движения.

Фото В. Ширшова

Соревнование на всех этапах социалистического и коммунистического строительства было и остается могучим средством развития творческой инициативы масс, формирования социалистического коллективизма.

Из Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении организации социалистического соревнования»

Ташкентский образцовый переживал в прямом и переносном смысле слова горячее время. Ртутный столбик термометра к полудню даже в тени переваливал за тридцать. Над обширным двором автомотоклуба висело палящее солнце, камни дышали жаром, кое-где плавился асфальт. Не освежала даже зелень, обильно обрамляющая двор. Однако и зной не мог помешать оживлению, царившему вокруг. Уходили и приходили учебные автомобили, раздавались команды, рокотали двигатели. К фонтанчику, приютившемуся среди кустов, то и дело подбегали ребята: глотнут холодной воды, ополоснут лица — и к машинам, за руль, на улицы узбекской столицы, а то и за город, в поле, на проселки.

Пока одна группа находилась, как говорят транспортники, на линии, другая в просторной светлой аудитории отчитывалась перед авторитетной комиссией по теории автодела, правилам движения. В вестибюле, коридорах слышалось: «Ну как?»... «Порядок!»... «Поздравляем!»...

Словом, знакомая картина. Экзаменационная пора всегда напряженная и, пожалуй, всюду схожая — в школах, техникумах, вузах. А уж в клубе, где юноша получает техническую специальность, и от того, хорошо ли он ею овладел, во многом зависит его армейская служба.

Но вот какая деталь: чем дольше мы наблюдали за ходом экзаменов, тем больше убеждались, что волнуются ребята не от робости. Дело в другом. Скоро им служить в армии. И уже здесь, в клубе они осознали, какая ответственность ляжет на плечи. Ответственность за себя, за товарища, за весь клуб в целом.

Байрам Салиев:

— Волнуюсь? Есть немножко. Обязательство взял по всем предметам иметь не ниже «хорошо». Слово сдержу.

Николай Коротков:

— За себя не боюсь. Надо, чтобы вся группа успешно сдала. Мы ведь решили: не ниже 4,7 балла на круг и чтоб три четверти группы — только на «отлично».

Владимир Бойко:

— Гадать сейчас уже поздно. Знания выложить надо, вот и переживаю, конечно.

С экзаменов все трое вышли с круглыми пятерками.

Это, так сказать, волнение на финишной прямой, в горячие дни завершения учебного года. А был ли «покой» в начале его, в середине?

Теперь, когда подведены итоги, сделаны выводы, извлечены уроки, можно твердо сказать: Ташкентский образцовый автомотоклуб ДОСААФ вышел на намеченные рубежи. И до покоя ли тут было воспитателям и курсантам!

Намеченные рубежи — это вкратце вот что: вызвав Алма-Атинский республиканский образцовый автомотоклуб на социалистическое соревнование под девизом «50-летию образования СССР — достойную встречу», ташкентцы обязались достичь общей успеваемости не ниже 4,6 балла, подготовить не менее 60 процентов отличников учебы, добиться 100-процентной сдачи нормативов спортивно-технического комплекса «Готов к защите Родины» (новый Всесоюзный физкультурный комплекс «Готов к труду и обороне СССР» тогда еще не был введен), подготовить из числа выпускников не менее 50 процентов разрядников.

Это лишь часть обязательств, тех главным образом, что относятся к учебно-спортивным показателям. В целом договор, заключенный с алма-атинцами, обширен.

В чем же особенности нынешнего этапа соревнования?

— Односложно на этот вопрос не ответишь, — говорит начальник клуба Евгений Григорьевич Шелуханов. — Главное, из чего мы исходим, — повысились требования к воину армии и флота. Качество и еще раз качество — вот что прежде всего ныне нужно от автомотоклубов. Поэтому с новой меркой подходим к методам обучения, воспитания. Сейчас, например, мы перестроили классы теории, правил движения, технического обслуживания. В основе — наглядность: электрифицированные стенды, разрезные механизмы и агрегаты; заботимся о тренажерной подготовке, программировании обучения.

— Потом, учтите, — после некоторого раздумья продолжает Шелуханов, — масштабы не те, что раньше. Одной техники у нас больше ста единиц. К учебным задачам прибавьте спортивные — до тридцати соревнований в год, среди них республиканские, всесоюзные. Дел хватает. Нужны, стало быть, четкое планирование, ритмичность, высокая организованность, дисциплина. А ведь соревноваться с «противником», которого избрали, не так-то просто: Алма-Атинский клуб — крепкий орешек.

Если раскрыть эти слова, за ними увидится многое: год напряженного труда, постоянное беспокойство за дело, инициатива, творческий поиск как в методах организации соревнования, так и в самом выполнении обязательств.

О методе. Среди требований, записанных в Постановлении ЦК КПСС, есть такие: неуклонно осуществлять ленинские принципы соревнования — гласность, сравнимость результатов, возможность практического повторения опыта.

Гласность. Одна из ее сторон — наглядность.

С нештатным заместителем начальника клуба по воспитательной работе А. А. Поперечным идем по широченному вестибюлю, увитому цветами. Самый большой и красочный стенд посвящен социалистическому соревнованию: броско — пункты договора с алма-атинцами, индивидуальные обязательства преподавателей. В центре внимания — люди. Две витрины с фотографиями. На одной портреты двадцати двух передовиков — преподавателей, инструкторов, мастеров производственного обучения, рационализаторов — А. В. Горшкова, П. П. Королева, Т. А. Валиева, П. М. Кобзаренко, Т. Карабаева, Н. Ф. Фоменко... Большинство — ветераны клуба. Об опыте обучения и воспитания каждого из них можно многое рассказать. На другой фотовитрине — их воспитанники, отличники учебы, теперь замечательные специалисты в армии, уверенно управляющие колесной и боевой техникой. Скоро витрина пополнится фотографиями новых передовиков.

Учебные классы. Чуть ли не в каждом оборудованы уголки соревнования. Тут— обязательства группы, список обучаемых, отметки по каждому предмету, «боевые листки-молнии».

— Вокруг обязательств, — говорит Алексей Александрович,—ведется большая работа. В группах регулярно анализируются итоги. Ведь за каждым бал-



За рулем ЗИЛ-130 выпускник Ташкентского АМК Мирсагат Азимов.
В самых разных условиях обучаются вождению автомобиля курсанты Ташкентского автомотоклуба ДОСААФ. На этот раз колонна учебных машин вышла в поле.

Фото С. Тапкина

КЛУБ СОРЕВНУЕТСЯ



лом — человек — и воспитанник и воспитатель. Идет выявление недостатков, методических недоработок, предлагаются средства их устранения. Итоги, как правило, обсуждаются на собраниях, педагогических советах, совещаниях, освещаются в стенной печати. Отстающих подтягиваем до уровня передовых. В этом и состоит цель соревнования.

Сравнимость результатов. В разговор вступил инструктор практического вождения кандидат в мастера автоспорта А. М. Пекшин:

— Вот недавно мы совершили 400-километровый марш, — сказал он. — На всех этапах похода ребятам давали вводные, искусственно устраивали неисправности в автомобиле, которые надлежало быстро обнаружить и устранить. Делалось все, чтобы максимально приблизить вождение к условиям, с которыми юноши могут встретиться в армии. И надо было видеть их стремление опередить товарища в умении управлять автомобилем на бездорожье, ночью, в колонне. Потом на коротких остановках производили разбор марша, сравнивали результаты...

Может быть, пример покажется частным. Но из частностей складывается общее. При подведении итогов берется во внимание весь учебно-воспитательный комплекс, начиная с успеваемости, дисциплины, методической, рационализаторской работы, кончая сохранением техники.

Евгений Григорьевич Шелуханов, другие товарищи многое рассказали нам. Что они тщательно изучают опыт таких автомотоклубов, как Омский, Житомирский, Витебский, Тбилисский, и, конечно, своего «соперника» — Алма-Атинского.

— Живем ведь не изолированно, — заключает Шелуханов. — Свои достижения не держим под замком. На нашем примере тоже учатся. Отсюда, как нетрудно заключить, создается широкая возможность практического повторения опыта — выполнения одного из важнейших ленинских принципов соревнования.

Умелый подход к организации соревнования дал ощутимые результаты, сказавшиеся прежде всего на уровне идеологической работы. В Ташкентском автомотоклубе глубоко усвоили требование Центрального Комитета партии о необходимости в полной мере использовать социалистическое соревнование для усиления воспитания людей в коммунистическом духе. Составная его часть — военно-патриотическое воспитание. Оно ведется здесь продуманно, повседневно. В основу положены решения XXIV съезда КПСС, Постановление ЦК партии о подготовке к 50-летию образования СССР, указания партии и правительства о дальнейшем укреплении обороноспособности страны.

Мы детально ознакомились с работой совета ленинской комнаты (которая, кстати, по итогам недавнего смотра получила вторую денежную премию — 500 рублей), с наглядной агитацией, представленной в полутора десятках тематических ярко оформленных стендов; побывали в библиотеке, где собрана обширная военно-патриотическая и специальная литература, присутствовали на лекции о дружбе народов в до отказа заполненном клубном актовом зале, вмещающем 450 человек... Всюду внушают уважение политическая целенаправленность, размах, вкус. И умение тесно сочетать массовые мероприятия с индивидуальным подходом к людям.

В этом году состоялись десятки встреч с героями войны, с воинами местного гарнизона, ознакомление с техникой, экскурсии в музей революционной и боевой славы при окружном Доме офицеров, возложение венков на могилу четырнадцати туркестанских комиссаров... К лекциям, докладам привлекаются специалисты из общества «Знание», офицеры и генералы запаса, активисты комсомола. Тематика их самая обширная: ленинские заветы о защите социалистического Отечества; мощь Советских Вооруженных Сил; социалистический интернационализм; успехи коммунистического строительства...

Прикосновение к революционному прошлому, к боевым и трудовым подвигам пробуждает у юношей стремление быть похожими на героев, лучше подготовить себя к защите Родины.

Об индивидуальной работе с воспитанниками рассказывают сами педагоги.

П. П. Королев:

— Стараюсь сразу изучить характер, способности каждого курсанта. Со временем считаться не приходится. Если надо, дополнительные занятия провожу, посещаю родителей, иногда хожу на заводы, стройки, где ребята работают.

Т. А. Валиев:

— Уделяю много внимания дружбе, спайке, взаимовыручке. У нас ведь семья многонациональная: кроме юношей-узбеков учатся русские, украинцы, киргизы... Шоферу, тем более военному, без товарищества не прожить.

Г. Л. Хазанов:

— Помогают в воспитании письма солдат — бывших наших курсантов. Недавно читал ребятам письмо Евгения Афанасьева, он теперь механик-водитель танка. Его тезка Барышев водит спецмашину. Оба классные специалисты. Желают ребятам успехов в учебе...

Близится начало нового учебного года. Подготовкой к нему озабочен коллектив. Предстоит совершенствовать методическую, военно-патриотическую работу, настойчивее внедрять в практику технические средства обучения, многое другое, чтобы подняться по всем показателям на новую ступень. К этому обязывает звание «образцовый», которое заслуженно носит Ташкентский автомотоклуб.

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»

г. Ташкент

МОТОРИЗАЦИЯ,



МОТОЦИКЛЫ,



МОТОСПОРТ

Бюро президиума ЦК ДОСААФ приняло постановление «О состоянии мотоциклетного спорта в стране и задачах его дальнейшего развития». В этом документе определены наиболее важные вопросы, от успешного решения которых зависит рост массовости мотоциклетных соревнований, повышение мастерства советских спортсменов. Анализу некоторых проблем, стоящих сейчас перед мотоспортом, посвящена статья председателя президиума ФМС СССР генерал-майора Л. Н. Страхова.

Л. СТРАХОВ,
председатель президиума Федерации мотоспорта СССР

Рассказывают, что однажды на проходивших под Москвой соревнованиях по мотоциклетному кроссу среди зрителей неожиданно оказалась в полном составе одна из популярнейших столичных хоккейных команд во главе со своим наставником. Это посещение было не случайным: на следующий день «ледовой дружине» предстоял трудный матч, и, как объяснил ее тренер, он привел своих спортсменов поучиться мужеству, выносливости, быстроте — всему тому, что видишь на трассах мотокросса. Эта маленькая история убедительно говорит о привлекательных чертах мотоциклетного спорта. Благодаря им и растет с каждым годом его популярность. Никого уже не удивляет, что соревнования мотоциклистов посещают до 200 тысяч зрителей, что за один сезон кроссы, кольцевые и трековые гонки собрали в общей сложности около 700 тысяч участников.

Привычными стали для нас и успехи советских гонщиков на международной арене. К традиционному триумфу в личном чемпионате мира по мотогонкам на льду (Габдрахман Кадыров в пятый раз выиграл золотую медаль) наши мотоциклисты прибавили в прошлом году победу в «Кубке Дуная» по мотокроссу и почетное второе место в командном первенстве мира по спидвею. Можно также назвать успешные выступления советских гаревиков в борьбе за «Балтийский Кубок», удачные старты А. Кибирина, Г. Моисеева и В. Кавинова в проходящем сейчас личном чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см^3.

Казалось бы, приведенные цифры, показывающие популярность мотоциклетных соревнований, их массовость, высокие достижения советских гонщиков на международной арене, позволяют нам с большим оптимизмом смотреть в завтрашний день отечественного мотоспорта. Однако на фоне очевидных успехов нельзя не видеть серьезных проблем, мешающих ему быстро двигаться вперед. И среди таких проблем наиболее назревшей представляется необходимость коренным образом изменить взгляд на смысл и назначение мотоспорта.

Пока число спортсменов у нас прямо пропорционально количеству мотоциклов, имеющихся в автомотоклубах и секциях. Здесь в основном и сосредоточена вся спортивная работа. Как ни велико было бы желание повысить массовость соревнований, привлечь на трассы новых юношей и девушек, все это в конечном счете — так получается — лимитируется наличием спортивных машин. Выходит, мы сами добровольно ограничиваем круг людей, занимающихся мотоспортом.

Между тем существуют огромные возможности для его развития. Ижевский и ковровский, минский и рижский, киевский и ирбитский, тульский и вятско-полянский, львовский заводы ежегодно выпускают сотни тысяч мотоциклов, мотороллеров и мопедов, поступающих в личное пользование советских людей. Подсчитано, что у нас уже 8 миллионов индивидуальных владельцев двух- и трехколесных машин. Мотоцикл, подобно телевизору или ра-

диоприемнику, стал необходимым предметом в доме, и прежде всего в сельских районах. За годы девятой пятилетки выпуск мотоциклетной техники увеличится в полтора раза. Разве не здесь скрыты поистине неисчерпаемые резервы для дальнейшего развития мотоспорта!

Конечно, речь идет не о привлечении владельцев дорожных машин на сложные кроссы, на гаревые или ледяные трассы. Имеются в виду простейшие виды соревнований, участие в которых поможет начинающим спортсменам повысить свое водительское мастерство, лучше узнать технику. Подобно тому как в автомобильном спорте соревнования стали на службу профессии и являются теперь надежными помощниками в повышении водительских навыков, так и простейшие старты среди мотоциклистов должны быть средством снижения аварийности, воспитания высокой дисциплины. Приобщение к спорту этой огромной армии владельцев личных мотоциклов поможет организациям ДОСААФ усилить военно-патриотическое воспитание молодежи, подготовку ее к службе в рядах Вооруженных Сил СССР, лучше организовать сдачу нормативов третьей ступени комплекса ГТО.

Эта сторона дела представляется сейчас наиболее важной. Спорт может и должен развиваться на базе прежде всего обычных дорожных машин. Как показали военизированные соревнования, предложенные и проведенные журналом «За рулем» в Богуславе (Киевская область), Марганце (Днепропетровская область) и Крымске (Краснодарский край), старты владельцев личных мотоциклов вызывают большой интерес и могут быть массовыми. При умелой организации их можно превратить в подлинный спортивный праздник, использовать как действенное средство пропаганды. Теперь подобные состязания вошли во Всесоюзный календарь. Однако календарная строка так и останется строкой, если признание не будет подкреплено планомерной, постоянной работой среди мотоциклистов наших клубов, секций, тренеров, судей, спортивного актива. Для этой цели в составе Федерации мотоспорта СССР создан комитет массовых видов соревнований. В ближайшем будущем он разработает на основе имеющегося уже опыта положение о простейших соревнованиях для владельцев личных мотоциклов. Но главное, инициативу должны проявить местные организации. Исходя из конкретных условий, можно устраивать самые различные состязания — и всем известную «фигурку», и скоростной подъем, и короткую линейную гонку. А разве не интересны такие испытания, как медленная езда или мотоориентирование, которые пользуются большой популярностью у мототуристов и вполне доступны рядовому водителю.

Возможно, в процессе поисков различных форм появится что-то подобное хоккейному турниру на приз «Золотая шайба» — такое же доступное и любимое всеми состязание. Вот тогда мотоциклетный спорт выйдет на дорогу настоящей массовости, появятся широкие возможности для раскрытия спортивных талантов.

Пока же с сожалением приходится отмечать, что ряд ЦК ДОСААФ союзных республик, краевых и областных комитетов ДОСААФ не уделяют должного внимания развитию мотоциклетного спорта, не используют его как действенное средство военно-технической подготовки молодежи.

Неверным было бы в развитии мотоспорта уповать лишь на клубы и секции ДОСААФ. Между тем успехи гонщиков «Динамо», «Спартака», «Труда» и «Буревестника» отошли в область далеких воспоминаний. А ведь когда-то эти общества, кстати и сейчас имеющие технику, задавали тон в мотоциклетном спорте. Особо хочется сказать о «Буревестнике». Если в других обществах мотосекции нужно создавать заново, то здесь они существуют, многие из них активно действуют. Об этом свидетельствует широкое представительство студенческих коллективов на традиционном мотокроссе в Киеве, который проводит автодорожный институт столицы Украины, на многих других соревнованиях. В интересах всего нашего мотоспорта, чтобы Центральный Совет «Буревестника», от которого многое зависит, содействовал возрождению этого вида спорта в вузах и техникумах. Это тем более важно, если учесть, что изучение мотодела там окажет неоценимую помощь молодым специалистам — агрономам, инженерам по сельскохозяйственной технике, врачам в выполнении их многотрудных обязанностей.

Спортивную общественность волнует и судьба большого спорта. Его дальнейшее развитие тормозится медленным строительством треков, мотодромов и, особенно, шоссейно-кольцевых трасс. Разве нормально, что наши «кольцевики» из года в год оспаривают награды чемпионата только в трех городах — Риге, Таллине и Вильянди. Как итог — сокращение числа участников, падение интереса зрителей к этому увлекательному виду соревнований. А ведь предусматривалось строительство шести кольцевых трасс (в Серпухове, Краснодаре, а также в городах Украины, Казахстана, Узбекистана и Грузии). Но до сих пор ни одной из них нет.

Собственного трека не имеет даже Москва. Спортсмены столицы, культивирующие все виды мотоциклетных соревнований, вынуждены почти все время выступать в гостях. Это отрицательно сказывается и на пропаганде мотоспорта, поскольку лишает корреспондентов центральных газет, журналов, радио и телевидения возможности широко освещать крупнейшие встречи мотоциклистов.

В большом долгу перед мотоспортсменами и наша промышленность. На заводах почти не ведутся работы по созданию уникальных гоночных и спортивных машин. Появляющиеся изредка на трассах интересные новинки так и остаются в ранге многообещающих образцов, которые требуют доводки. В итоге во всех международных соревнованиях советские гонщики вынуждены выступать на зарубежных мотоциклах. Даже наша национальная команда на шестидневке ФИМ, являющейся смотром достижений стран в мотоциклостроении, ныне стартует на машинах чехословацкого производства.

Если конкретно обращаться к нашим мотозаводам, то можно сказать, что конструкторы Ижевска и Коврова крайне медленно повышают технический уровень машин для кросса и многодневки. Уже давно ждут «кольцевики» от рижской «Саркана Звайгзне» 50-кубовых мотоциклов, которые позволили бы нашим спортсменам выйти на международную арену в этом перспективном классе машин. Всестороннюю проверку прошли в минувшем году на розыгрыше Кубка ФИМ мотоциклы Ирбитского завода. Но они нуждаются в доводке.

Острая нехватка высококачественной спортивной техники не может не сказываться на росте мастерства советских мотоциклистов. У нас много мастеров спорта, но истинная цена этого почетного звания зачастую не соответствует современным требованиям, поскольку необходимое количество классификационных очков получено на традиционных межобластных соревнованиях. Нам нужно поднять престиж звания «Мастер спорта СССР». Мотоциклист с таким значком должен быть действительно классным мастером, обладающим высокими волевыми качествами, отличной общефизической подготовкой, — словом, способным на равных вести борьбу с самыми сильными зарубежными гонщиками.

Конечно, одним ужесточением требований классификации эту задачу не решить. Нам нужны вдумчивые, умелые воспитатели, способные заметить и развить лучшие качества у своих учеников (речь идет не о сборных командах, а о положении дела на местах), большой отряд квалифицированных судей, общественных инструкторов и, наконец, четкая, праздничная организация соревнований любого ранга.

Комитеты и клубы ДОСААФ еще слабо привлекают к тренерской деятельности ведущих спортсменов, обладающих большим опытом, зачастую не заботятся о подготовке судей, в результате чего некоторые судейские специальности, например счетчика кругов, стали крайне дефицитными. Много лучшего оставляет желать и организация соревнований. Создается впечатление, что часто комитеты и клубы проводят те или иные старты лишь для того, чтобы разыграть медали. Непременный и не последний по значимости участник спортивных событий — зритель не удостаивается внимания таких организаторов.

Мотоспорт по праву занимает одно из ведущих мест среди военно-прикладных состязаний. У него есть все возможности стать самым массовым, самым любимым спортом советской молодежи. Потому и представляются такими важными намеченные в постановлении бюро президиума ЦК ДОСААФ мероприятия, цель которых — повышение массовости мотоциклетных соревнований, дальнейший рост мастерства советских гонщиков. В этой большой и благородной работе не должно быть мелочей. Только совместными усилиями штатных сотрудников комитетов и клубов ДОСААФ, тренеров, инструкторов, судей, спортивного актива можно создать для развития мотоспорта совершенно иную базу и на ее основе добиться подлинной массовости и качественного роста мастерства мотоциклистов.

На снимках (сверху вниз):
водители личных мотоциклов перед стартом однодиевных военизированных соревнований на призы журнала «За рулем» в городе Крымске Краснодарского края;
на трассе шоссейно-кольцевых гонок — самого скоростного вида мотоциклетных соревнований.

Фото В. Ширшова и Э. Пярнаметса

В ПОМОЩЬ ОРГАНИЗАЦИЯМ

ДОСААФ

Необходимо обеспечить высокий уровень всего учебно-воспитательного процесса в учебных организациях ДОСААФ, прививать будущим воинам любовь к военному делу, прочные знания по изучаемой военно-технической специальности, умение применять военно-технические знания на практике.

Из резолюции VII съезда ДОСААФ

АВТОДРОМ

Опыт наших автомотоклубов со всей очевидностью показывает: основательные, прочные навыки по вождению курсанты получают там, где есть автодромы, где их умеют правильно использовать для обучения будущих водителей.

Пять лет назад («За рулем», № 6, 1967) мы рассказали о типовом автодроме для автомотоклубов ДОСААФ. Сейчас требования несколько изменились — они исходят из новых программ.

На автодроме отрабатываются все упражнения темы 1 («Начальное обучение»), из темы 3 («Вождение автомобиля в сложных условиях») упражнение № 13 — преодоление различных препятствий с применением средств повышения проходимости, № 14 — вождение по ограниченным проездам и № 17 — комплексное вождение по ограниченным проездам. Здесь же проводятся две контрольные проверки.

Каким должен быть типовой учебно-спортивный автодром в наших автомотоклубах? Схематично он показан на страницах 20—21.

Для его устройства требуется земельный участок площадью около 5 гектаров, желательно со сторонами 200×250 м, расположенный по возможности недалеко от клуба и имеющий хорошие подъездные пути. Территорию огораживают и озеленяют по периметру.

Все сооружения автодрома должны образовывать два комплекса — учебный и спортивный. **Учебный** — сооружения, обеспечивающие отработку отдельных упражнений программы. **Спортивный** — для проведения соревнований по скоростному маневрированию.

Основные сооружения учебного комплекса

Учебное здание (17) площадью 60—80 м² с тренажерным классом и классом для изучения правил движения.

Площадка начального обучения (19) размером 70×20 м. Оборудуется для тренировки в управлении автомобилем с работающим двигателем, но с поднятыми ведущими колесами (упражнения № 1 и 2). Здесь же наносят краской линии соответствующих фигур для обучения вождению мотоцикла и приема экзаменов. Площадка должна быть асфальтирована или хорошо утрамбована.

Кольцевой маршрут (20) предназначается для выполнения следующих упражнений: «Трогание с места и остановка автомобиля», «Переключение передач в восходящем и нисходящем порядке», «Торможение», «Движение задним ходом», «Повороты и развороты», «Остановка на заданном месте». Кольцевой маршрут можно также использовать для соревнований на экономию горючего.

Габаритный дворик (12) служит для разворота автомобиля с применением заднего хода и обозначается на мест-

Сооружения учебного и спортивного комплексов показаны на плакате (стр. 20 — 21)

Размеры сооружений учебно-спортивного автодрома

Сооружения, № позиций на схеме	Параметры	Марки автомобилей и размеры сооружений, м					
		ГАЗ-51А	ГАЗ-53А	ГАЗ-63	ЗИЛ-157К	ЗИЛ-164А	ЗИЛ-130
Габаритный дворик (12)	ширина	12,8	12,8	11,0	13,8	13,4	13,4
	длина	19,2	19,2	16,6	20,8	20,0	20,0
	ширина въездных ворот	3,9	3,9	3,9	4,0	4,0	4,0
Габаритная восьмерка (2)	радиус наружного круга	11,6	12,0	13,0	15,5	12,2	12,5
	радиус внутреннего круга	7,2	7,6	8,8	10,0	7,5	7,8
Габаритный тоннель (5)	ширина ворот	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
	расстояние между воротами	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	длина тоннеля	25—30	25—30	25—30	25—30	25—30	25—30
	расстояние между ограничителями	2,8	2,8	2,6	2,7	2,9	2,9
Бокс — въезд на стоянку (4)	ширина	3,4	3,4	3,2	3,3	3,5	3,5
	длина	6,7	7,4	6,5	7,9	7,7	7,7
Зигзагообразный проезд (11)	длина проезда	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0
	ширина проезда	3,9	3,9	3,7	3,8	4,0	4,0
	расстояние между ограничителями	12,8	12,8	11,0	13,0	13,4	13,4
	глубина впадин проезда (от осевой линии)	7,1	7,1	6,5	6,9	7,4	7,4
Доска (7)	ширина	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
	длина	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
Железнодорожные платформы (16)	длина платформы	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0
	ширина платформы	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
	высота платформы	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
	длина наклонной части аппарели	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
	длина горизонтальной части аппарели	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
	ширина торцевой аппарели	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
	ширина боковой аппарели	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Эстакада (15)	высота настила	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
	ширина настила каждой колеи	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65
	высота колесоотбойного бруса	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
	длина горизонтальной части	7,5	7,5	6,5	7,9	7,5	7,5
	длина наклонной части	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
	ширина доски	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Колейный мост — для преодоления траншеи (22)	длина доски	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
	глубина траншеи	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
	ширина по низу	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
	ширина по верху	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Погрузочная площадка (13)	высота	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
	ширина	2,5—3,0	2,5—3,0	2,5—3,0	2,5—3,0	2,5—3,0	2,5—3,0
	длина	5—6	5—6	5—6	5—6	5—6	5—6
Вертикальная стенка (14)	высота уступа	0,25	0,25	0,25	0,28	0,28	0,28
	ширина стенки	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Железнодорожный переезд (30)	ширина дощатого настила	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
	ширина железнодорожной колеи	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52

ности деревянными, металлическими или железобетонными столбиками высотой 1—1,2 м, установленными на расстоянии 2—2,5 м один от другого. Площадь дворика и других аналогичных сооружений должна соответствовать габаритам автомобиля ЗИЛ. Чтобы сооружения можно было использовать и для автомобиля ГАЗ, в центре столбиков укрепляют на металлических Г-образных стержнях поворотные флажки (ограничители). Поворотом флажков можно установить требуемый размер габаритного сооружения.

Бокс (4), зигзагообразный проезд (11) и габаритная восьмерка (2) обозначаются аналогично. **Габаритный тоннель (5)** выполняется в виде пяти-шести габаритных ворот, установленных последовательно на одной линии на расстоянии 5 м, также с поворотными флажками на столбиках или висячими ограничителями для установки нужного габарита.

Если позволяют размеры автодрома, отдельные сооружения могут быть выполнены с постоянными габаритами раздельно для автомобилей ГАЗ и ЗИЛ.

Тротуар (28 и 29) длиной 40—50 м с макетами стоящих около него автомобилей предназначен для того, чтобы научить будущих водителей правильно останавливать автомобиль у тротуара и ставить его между другими машинами.

Для обучения вождению в сложных условиях на автодроме возводят земляные сооружения.

Траншея (22) делается по всей ширине проезжей части глубиной 1 м, шириной у поверхности 1 м и по дну 0,6 м.

Холм (24) высотой 4—5 м и шириной 5 м с наклоном въезда и съезда 10—15 градусов. Длина горизонтальной части холма 5—6 м и ширина 4 м.

Воронка (23) глубиной 1,5 м и диаметром 8 м.

Труднопроходимый участок (27) длиной 25—30 м предназначен для обучения приемам вождения забуксовавшего автомобиля с применением цепей, траковых дорожек и разных подручных средств.

Косогоры с левым и правым уклоном (25 и 26) высотой 4—5 м и длиной 15—20 м.

Земляные сооружения рекомендуется укрепить кольями, травяным покровом, щебнем и т. д. При устройстве сооружений учебного комплекса следует руководствоваться курсом вождения машин (КВМ-71).

Спортивный комплекс автодрома

Он включает следующие сооружения для скоростного маневрирования (фигурного вождения): «круг» и «габаритный тоннель» передним ходом, «змейку» передним и задним ходом; «бокс» (въезд на стоянку), «эстафету», «доску», «колею», «пеньки», «линию «Стоп». При этом используется часть сооружений учебного комплекса.

Фигуры спортивного комплекса можно располагать в любой последовательности с учетом местных условий, но линия «Стоп» всегда должна быть конечной.

Каждому автомотоклубу — автодром. Эта задача определена как ближайшая VII Всесоюзным съездом ДОСААФ.

К. ШЕСТОПАЛОВ,
старший методист учебно-методического кабинета ЦК ДОСААФ

САРАТОВСКАЯ ШКОЛЬНАЯ







На снимках — несколько эпизодов из жизни саратовской автомобильной трассы. Прежде чем отправить питомца в путь, инструктор еще раз проверит его знания, даст наставления (вверху). Школьникам доверяют и руль микроавтобуса (внизу справа). Недостатка в желающих покататься на автопоезде нет (внизу слева).

Фото С. Абрамова

Старый парк, расположенный почти в самом центре города, отдан детям. Им принадлежат уютные, веером расходящиеся аллеи, площадки с аттракционами, зверинец, небольшое футбольное поле. Здесь два года назад вступила в строй и детская автомобильная дорога Приволжского территориального транспортного управления.

Сразу все было по-настоящему: за рулем — юный водитель, на маршруте — регулировщики и линейные контролеры. У маленьких хозяев дороги специальная форма, повязки на рукавах с эмблемой автомобилистов. Новинка всерьез и надолго увлекла юных граждан города.

На это мы и рассчитывали. Дорога должна была стать школой технического творчества, формировать интересы подростков, воспитывать уважение к правилам поведения на улицах и дорогах, показать привлекательность профессии автомобилиста. И, забегая вперед, надо сказать, что реальность поставленной задачи убедительно подтвердилась. В областном конкурсе школьников «Законы улиц и дорог» наши питомцы показали отличное знание устройства автомобиля и правил уличного движения. Легкость, с какой они выполнили все довольно сложные задания, произвела большое впечатление на взыскательное жюри.

В чем же секрет успеха, что стоит за тремя буквами: ДАД — детская автомобильная дорога?

У входа в парк, на центральной аллее, небольшое двухэтажное здание. Здесь — штаб детской дороги и два небольших класса для теоретических занятий. Оборудованию этих классов-лабораторий может позавидовать иное специальное учебное заведение. Оснащение здесь самое современное, позволяющее весь учебный материал сделать максимально наглядным, хорошо усваиваемым.

Но ребят, естественно, привлекает не только желание изучить автомобиль. Научиться управлять им — заветная мечта каждого. Мы дали им и такую возможность. В распоряжении подростков — автобус РАФ-980, три «Москвича-412» с эмблемой детской автомобильной дороги. Их можно увидеть не только в парке, но и на улицах города.

Не одной технической учебой живут триста юных автомобилистов. Для них устраиваются встречи с интересными людьми — учеными, ветеранами партии и комсомола, новаторами производства. Ребята бывают на экскурсиях в крупных автохозяйствах, смотрят художественные фильмы, принимают участие в оборудовании учебных классов и техническом обслуживании машин. Два преподавателя и четыре инструктора, во главе с директором детской автомобильной дороги К. Г. Ковалевым, стараются разнообразить формы работы, сделать ее интересной и увлекательной.

Детская дорога приносит еще один ценный результат — большинство ребят стали лучше учиться в школе, примерно вести себя. Доказательство тому — табели успеваемости и десятки благодарностей родителей. Есть и другое признание результатов работы среди юных автомобилистов. Центральное правление НТО автотранспорта и дорожного хозяйства СССР наградило Саратовскую детскую автодорогу специальным дипломом.

У нас побывали министр автомобильного транспорта РСФСР Е. Г. Трубицын, ответственные работники Министерства просвещения. Коллегия Министерства автомобильного транспорта РСФСР приняла постановление о распространении саратовского опыта.

Детская саратовская живет полнокровной жизнью. Сосредоточенно слушают подростки преподавателей в учебных классах, с увлечением занимаются практическим вождением. Много забот у взрослых: на очереди — строительство гаража, реконструкция трассы дороги, организация кружка автомоделистов и многое другое. Все это в наших силах. Остается нерешенным лишь деликатный вопрос о правовом статусе юных автомобилистов, требующий рассмотрения во всесоюзном масштабе: можно ли ребятам, не достигшим 18-летнего возраста, иметь водительские права? Чтобы сделать подростков настоящими автомобилистами, необходимо наконец ввести единое положение о подготовке и правах юных автомобилистов. Выдать им общесоюзный паспорт. Положительно решить этот вопрос — значит сделать существование детских дорог во всех смыслах полноправным.

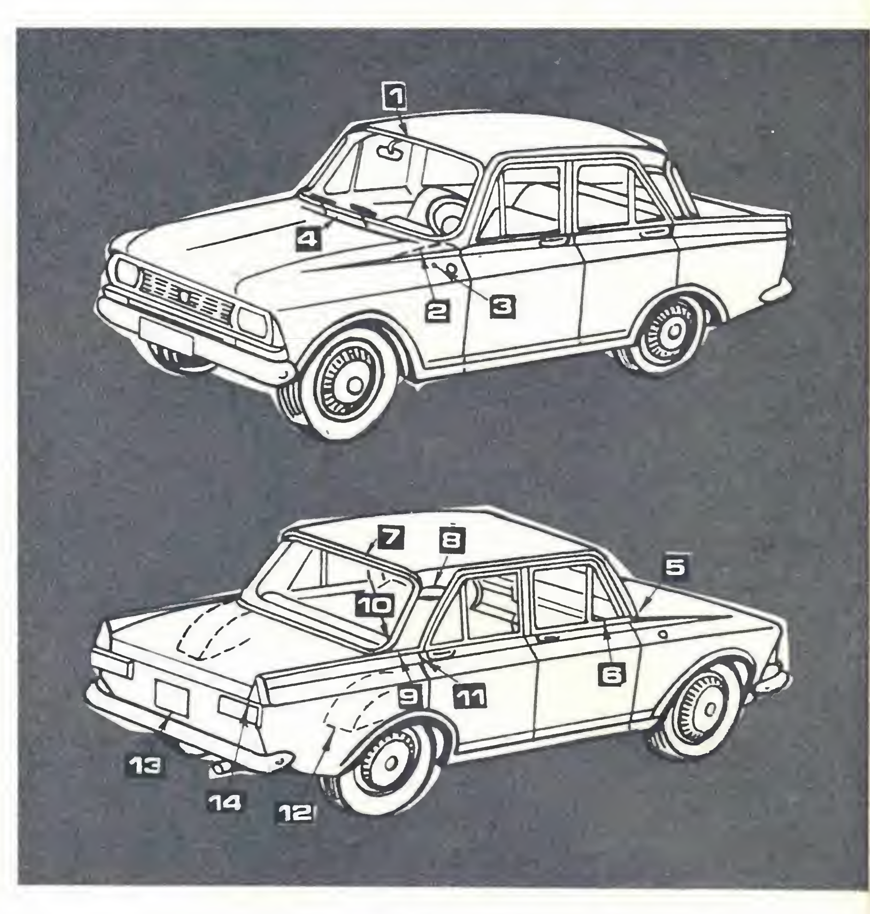
А. КОКУШКИН,
начальник Приволжского территориального транспортного управления,
А. НЕПЕЙПИВО,
начальник отдела кадров управления

г. Саратов



НАДО МНОЙ НЕ КАПЛЕТ...

Сегодняшняя наша тема — борьба с проникновением воды в кузов. Это в первую очередь борьба за долговечность автомобиля. Преграждая дорогу влаге, мы защищаем машину от коррозии, бурно развивающейся под ковриками и в других местах кузова. В этом смысле предлагаемая беседа инженера Д. А. ОСТРИНА дополняет материалы 99-го заседания нашего «Клуба» (За рулем», 1972, № 5) «Берем кузов под защиту».



Места возможной течи кузова: 1 — лобовое стекло: 2 — стык боковины с панелью передка; 3 — отверстие для провода фонаря указателя поворота; 4 — шпильки петель люка для забора воздуха; 5 — антенна; 6 — поворотная форточка; 7 — заднее стекло; 8 — стояночные фонари или декоративные накладки; 9 — шпильки крепления молдинга; 10 — отверстия в зоне нижних углов проема заднего стекла; 11 — швы стыка заднего крыла; 12 — стык ниш задних колес с полом; 13 — стык «кармана» горловины бензобака с панелью задка; 14 — задние фонари.

Любая неполадка в автомобиле досадна. Одна из самых неприятных — лужи воды на полу под ногами или полные «карманы» в багажном отделении. Когда поднимаешь резиновые коврики пола и видишь намокшие войлочные прокладки и картон, настроение портится. Откуда попала влага, как найти и устранить неплотность?

На рисунке стрелками показаны основные места, через которые вода может проникнуть внутрь кузова. Стрелки помечены цифрами. На них мы будем ссылаться в нашей беседе.

«Сырость» может быть сравнительно быстро и легко удалена — главное найти неуплотненное место. Остальное, как говорится, дело техники. Каждая модель автомобиля имеет свои специфические особенности. Мы остановимся лишь на двух, с унифицированными кузовами — «Москвиче-408» и «412».

Возможных мест попадания воды внутрь кузова не так много, и вряд ли именно на вашем автомобиле их окажется больше одного-двух.

Вам, конечно, известно, что на заводе все автомобили тщательно проверяются на герметичность, в том числе и в «душевой» камере, и подавляющее большинство автолюбителей в этом смысле не знают никаких хлопот. Но может получиться, что в период эксплуатации произойдет усыхание уплотняющей мастики или деформация уплотнителей. Именно эти два обстоятельства и служат основной причиной появления воды в кузове.

Возможные места проникновения воды мы знаем. Для проверки лучше всего брать воду из крана через насаженный на него шланг. Если рядом нет водопровода — не беда, его может заменить ведро с водой, подвешенное над автомобилем несколько выше крыши.

Выявив место течи, тут же раз и навсегда закрываем влаге дорогу в кузов. В этих целях советуем пользоваться комбинированной оконной замазкой. Ее можно купить в хозяйственном магазине. Расфасовка — 500 г (стоит 30 коп.). Эта замазка отлично «прилипает» к металлу, долго не высыхает, и надо только ее закрасить.

Приступаем к делу. Берем шланг— резиновую трубку внутренним диаметром 5—7 мм — и начинаем поливать предполагаемую негерметичную зону. Хорошо, если будет помогать кто-либо из друзей — вы сэкономите время.

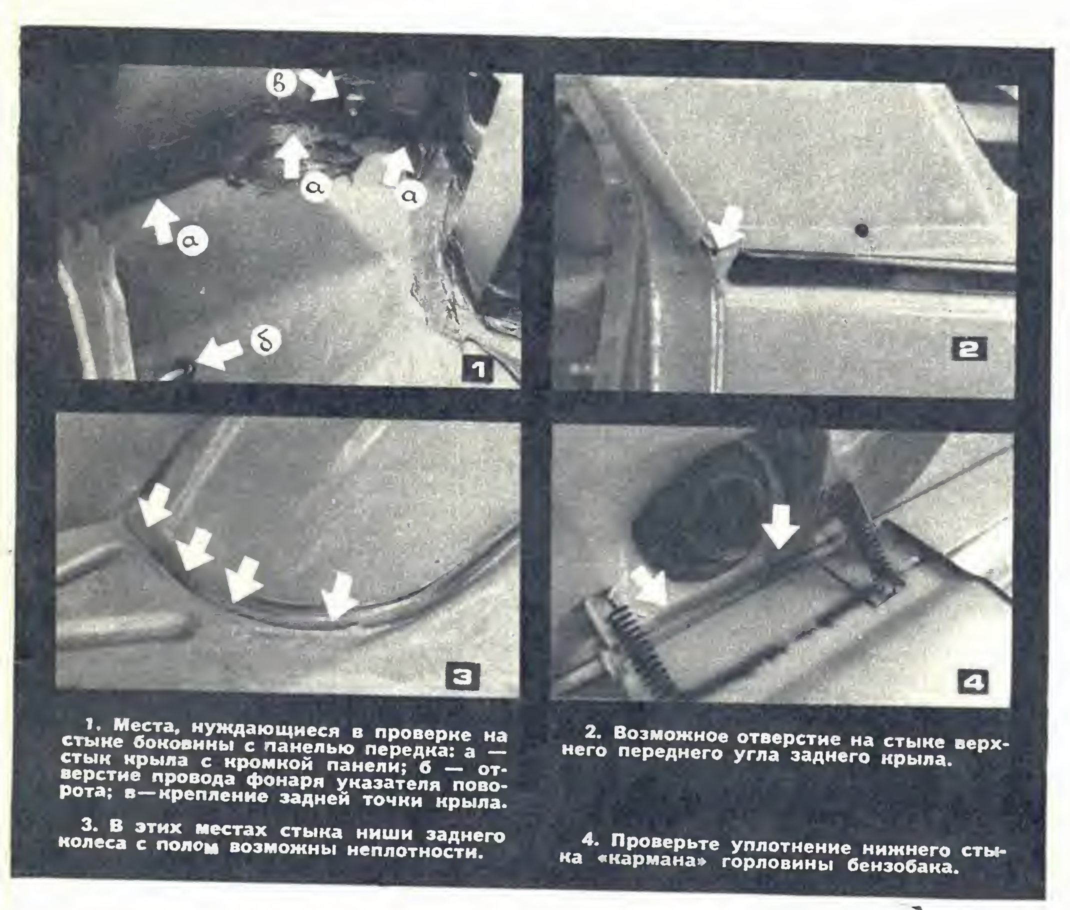
Вода не сразу «пробирается» внутрь кузова, а лишь после 3—5 минут проливного «дождя». Потому не торопитесь ставить диагноз. К тому же часто влага проникает в одном месте, а вытекает в другом, что может ввести в заблуждение. Дабы избежать этого, воспользуйтесь «переноской», блики от которой на мокрой внутренней поверхности кузова помогут точно проследить весь путь ручейка до самого «истока».

Допустим, что на передних ковриках и под ними в зоне ног водителя или пассажира появилась вода. Подозрение могут вызывать следующие места (см. рисунок): уплотнение лобового стекла 1; стык боковины с панелью передка 2 под задней частью передних крыльев; уплотнение отверстий 3 для провода фонарей указателей поворота; уплотнение шпилек 4, крепящих петли люка воздухозаборника; уплотнение антенны 5; уплотнение поворотной форточки 6 передних дверей.

Уплотнение лобового стекла. Чтобы выявить неплотность, стекло надо поливать сперва в нижних углах. Если начать сверху, можно ошибиться, так как вода во всех случаях будет попадать внутрь кузова из-под уплотнителя в нижних углах проема.

Убедившись, что нижние углы стекла вне подозрений, постепенно поднимайте струю до верхнего угла проема (естественно, левую и правую стороны проверяют отдельно). Заметите течь в зоне нижних углов — промажьте замазкой зазор между стеклом и пером уплотнителя по всей нижней части проема, примерно до середины стекла. Для этого деревянной лопаточкой (по форме напоминающей широкую отвертку) отведите уплотнитель от стекла и положите в образовавшуюся щель замазку (предварительно ее раскатывают «колбасками» длиной 100—150 мм и диаметром 3—4 мм). Перемещая лопаточку и укладывая в зазор замазку, старайтесь не разрывать «колбасок» и не оставлять промежутков в их стыках. Промазку начинают от середины нижней части стекла, перемещая лопаточку на себя к углам, а затем вверх.

В верхней части стыка ветрового стекла с кузовом вода проникает, как правило, в углах уплотнителя, где он иногда несколько отходит от поверхности кузова. Техника та же — лопатка и «колбаски» из замазки. Промазывать целесообразно, также начиная от



1. Места, нуждающиеся в проверке на стыке боковины с панелью передка: а — стык крыла с кромкой панели; б — отверстие провода фонаря указателя поворота; в — крепление задней точки крыла.

2. Возможное отверстие на стыке верхнего переднего угла заднего крыла.

3. В этих местах стыка ниши заднего колеса с полом возможны неплотности.

4. Проверьте уплотнение нижнего стыка «кармана» горловины бензобака.

середины верхней части проема к верхним углам и далее по боковой части вниз. Излишки замазки уберите и протрите поверхности кузова и уплотнителя.

Попадание воды в кузов через стык боковины с панелью передка (фото 1) можно обнаружить, сняв картонную обивку боковины (слева отворачивается лишь три винта по металлу, справа — еще и нижняя точка крепления антенны). Теперь, обильно поливая зазор между передним крылом и кромкой панели передка, внимательно просматриваем стык (вид по стрелке «а») изнутри кузова при помощи переносной лампы. Если обнаружена течь, тщательно промажьте щель замазкой, а затем повторно проверьте уплотнение порцией воды.

Воспользуйтесь тем, что демонтирована картонная обивка боковины, и убедитесь, не пропускают ли влагу отверстия под провод указателя поворота (отмечены стрелкой «б»). Если следы ведут к резиновой уплотнительной втулке, тщательно покройте замазкой часть провода (на длине 5—10 мм), а также зону вокруг отверстия. Необходимо защитить замазкой гайку и болт, крепящий переднее крыло в задней точке (отмечен стрелкой «в»). Если же вам когда-нибудь придется снимать передние крылья, не забудьте при установке их промазать стык панели передка с боковиной и уплотнение провода «мигалок» с наружной части боковины — это никогда не повредит.

В тех случаях, **когда вода капает на пол слева и справа от кожуха отопителя**, причину ищите в уплотнении одной или двух шпилек, крепящих ось петель люка воздухозаборника. Этот недостаток легко обнаружить и устранить. Попросите помощника направить струю на зону люка, ложитесь на пол кузова, осветите лампой пространство за панелью приборов и осмотрите шпильки, на которых навернуты гайки. Допустим, вода стекает по шпилькам. Тогда подтяните гайки и промажьте шпильки замазкой. Есть и другой, несколько более сложный, но и более надежный способ. Отверните гайки. Затем, выйдя из автомобиля, приподнимите заднюю часть крышки люка, подложите под основание шпилек замазку и поставьте крышку на место. Затяните гайки шпилек и для страховки промажьте их изнутри кузова. После этого вторичным «дождеванием» проверьте достаточность принятых мер.

Вода может попасть на коврик и через **отверстие для антенны**. Как правило, отвернув пластмассовый колпачок и подтянув гайку крепления, вы устраните течь.

В случае проникновения воды через **уплотнение поворотной форточки** прежде всего надо очистить от пленки дренажные отверстия в нижней части уплотнителя. Для этого полностью откройте форточку и, нащупав отверстия, срежьте с них пленку. Вода может просочиться и через уплотнение кронштейна ручки запора. Если это так, промажьте по периметру наружную часть кронштейна.

Обычно малоопытные автолюбители не придают «сырости» большого значения, а иногда просто не замечают ее. Но найти и устранить причину необходимо, если вы хотите надолго сберечь кузов.

Перейдем теперь к диагностике и устранению **течи в задней части кузова**. Какие места здесь наиболее уязвимы? Это уплотнение заднего стекла 7 (см. рисунок); уплотнение стояночных фонарей или декоративных накладок 8; отверстие для шпилек 9, крепящих молдинг в основании задней стойки; отверстия 10 в зоне нижних углов проема заднего стекла; швы 11 стыка в верхнем переднем углу заднего крыла (в конце водосточного желоба крыши); стык 12 ниш задних колес с полом (в багажном отделении); нижний стык 13 «кармана» горловины бензобака с панелью задка (под номерным знаком); уплотнение задних фонарей 14.

Методика и ход работ остаются теми же — один направляет струю воды, другой наблюдает, где она проникает в кузов. Если в углах полки задка появилась вода, необходимо уплотнить заднее стекло. Делают это теми же приемами, как и на лобовом.

Следы проникновения воды через **уплотнение стояночных фонарей, шпилек крепления молдингов** на задних стойках и через отверстие в зоне **нижних углов проема заднего стекла** нужно искать изнутри багажника. Проверку водой начинайте от основания стойки. Если вода (как правило каплями) начнет проникать внутрь багажного отделения, ее легко обнаружить на колесной нише. Затем она стекает вниз и попадает в «карман», где скапливается, вызывая коррозию крыла и пола. Удаляют влагу так. Откройте отверстие в вертикальной стенке пола, закрытое заглушкой. Когда вся вода вытечет, протрите все насухо, а заглушку поставьте на место. После этого можно устранить причину сырости в «кармане». Снимите обивку стойки и подтяните гайки шпилек, крепящих стояночные фонари (или декоративные накладки). Одновременно, отвернув гайку шпильки молдинга, снимите его, положите немного замазки по всему периметру молдинга в основание шпильки и снова поставьте на место. Около грамма замазки введите пальцем в отверстия, в зоне нижних углов проема заднего стекла, что удобно делать при демонтированном молдинге.

Неплотности сварочного шва на стыке верхнего переднего угла задних крыльев (фото 2) легко обнаружить при помощи переносной лампы. При открытой задней двери и крышке багажника ваш помощник освещает лампой зону шва, а вы осматриваете стык изнутри багажного отделения. Если видны блики от переносной лампы, тщательно промажьте замазкой стык, сотрите ее излишки и закрасьте кисточкой.

Вода в «карман» может просачиваться и через **неплотности в стыках ниш задних колес с полом** (фото 3). Это легко обнаружить по следам попавшей внутрь из-под колес грязи и воды или же при помощи переносной электролампы по бликам, если снять коврик пола багажного отделения сразу же после поездки по мокрому шоссе. Обнаружили течь — тщательно промажьте замазкой стык.

Надо еще установить, насколько герметично уплотнение нижнего стыка (фото 4) **«кармана» горловины бензобака с панелью задка**. Направим на стык струю из шланга (при этом крышка багажника открыта, кронштейн номерного знака опущен, а пробка бензобака закрыта) и осмотрим

РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ МеМЗ

Многих читателей — владельцев «запорожцев» разных моделей — интересует, что делает Мелитопольский моторный завод для повышения надежности и ремонтоспособности своих двигателей, какие новые детали можно использовать при ремонте моторов прежних выпусков.

Читателям отвечает начальник конструкторского бюро надежности МеМЗ Н. Н. СТРЮК.

Ремонт двигателя — это чаще всего замена поршней номинального размера ремонтными с соответствующей расточкой и хонингованием цилиндров и установка новых вкладышей подшипников коленчатого вала с уменьшенным внутренним диаметром.

С 1971 года Мелитопольский моторный завод приступил к поставке в запасные части ремонтных поршней для двигателей моделей «965», «966», «966А» и «966В». Они отличаются увеличенным на 0,25 мм против номинального диаметром. Номер ремонтных поршней по каталогу 966-1004014-Р1. Мичуринский завод имени Ленина выпускает для таких поршней кольца, увеличенные соответственно на 0,25 мм (966А-1000101-Р1).

Чтобы установить ремонтные комплекты, нужно подготовить цилиндры. После расточки и хонингования их диаметры должны быть в пределах $72{,}25^{+0{,}02}_{+0{,}01}$ мм, а чистота обработки зеркала не ниже класса 9.

Недавно начато производство ремонтных вкладышей коренных (965-1000102-БР1) и шатунных (965-1000114-АР1) подшипников. И те и другие отличаются от номинальных уменьшенным на 0,25 мм внутренним диаметром. При их установке нужно перешлифовать шейки коленчатого вала: шатунные — на размер $44{,}75^{-0{,}01}_{-0{,}025}$ мм, коренные — на $49{,}75^{-0{,}02}$ мм.

Гайки шатунных болтов у двигателей МеМЗ-968 сейчас надежно контрятся специальными стопорными гайками, отштампованными из листовой стали толщиной 0,5 мм (рис. 1, справа). Их номер 968-1004064-Б. В запасные части поставляется комплект 968-1004061-Б из шатунного болта, гайки и стопорной гайки. Этот комплект можно ставить на ранее выпущенные двигатели взамен прежнего со шплинтом. Затяжка основной гайки делается моментом 5,2—5,8 кгм. Фиксация достигается поворотом стопорной гайки на полторы-две грани после соприкосновения торцов основной и фиксирующей гаек. Совмещать детали старой и новой конструкции нельзя.

Если будете менять сальник коленчатого вала, советую нанести спиральную сетку на наружную поверхность ступицы маховика. Вращая снятый маховик по часовой стрелке, прошлифуйте его шкуркой от торца до радиуса перехода образующей. При этом шкурка, двигаясь от торца к маслосгонной резьбе (или, если маховик без резьбы, к концу ступицы), должна оставить спиральные «микрориски». При вращении маховика должен просматриваться сбег этих линий. Такая обработка значительно улучшит отвод масляной пленки в картер, увеличит долговечность сальника.

На случай срыва (при неаккуратном демонтаже) шпильки на головке цилиндров завод выпускает ремонтные шпильки с резьбой М12. Конечно, при такой замене нужно будет заново нарезать резьбу в стенках картера.

Значительно улучшено сейчас уплотнение ведущего вала коробки передач в картере сцепления. На валу — новый сальник 968-1601298А (рис. 2). Его можно ставить и на выпущенные ранее машины. Для этого надо отделить картер сцепления от картера коробки и выпрессовать старый сальник, а с ведущего вала коробки аккуратно снять маслоотражательное кольцо.

В случае, если ослабнет крепление вилки сцепления, зазор между пятой и выжимным подшипником сцепления увеличится, что приведет к неполному выключению (сцепление «ведет»). Чтобы полностью предотвратить такую возможность потери регулировки, завод перешел от болтового крепления вилки к клиновому (рис. 3). Это изменение позволяет не устанавливать точно зазоры (80±0,3 и 110±0,3 мм), что было обязательным при креплении болтом, и надежно фиксировать вилку на оси. Для замены соединения на ранее выпущенном двигателе понадобятся новая выжимная вилка (968-1601203-Б), клин (968-1601209-Б), пружинная шайба диаметром 8 мм и стандартная гайка М8. Установите размеры 80±0,3 и 110±0,3 (рис. 3) и при необходимости подпилите лыску под клин на оси вилки. Усилие затягивания гайки клина 2—2,5 кгм.

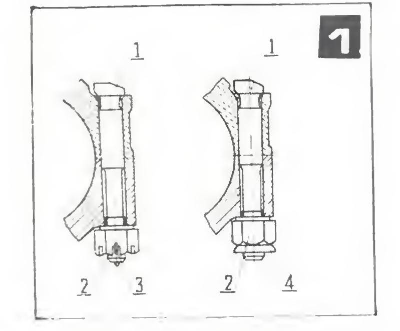


Рис. 1. Контровка гайки шатунного болта: 1 — болт; 2 — гайка; 3 — шплинт; 4 — стопорная гайка.

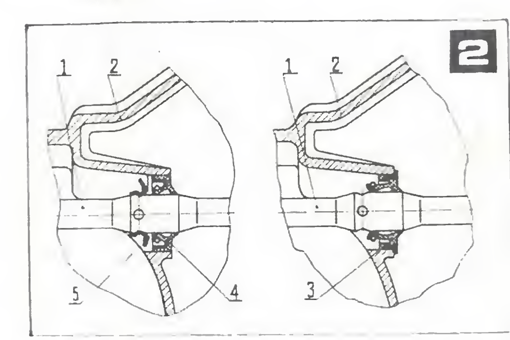


Рис. 2. Уплотнение ведущего вала коробки передач: 1 — ведущий вал; 2 — картер; 3 — новый сальник; 4 — сальник прежней конструкции; 5 — маслоотражательное кольцо.

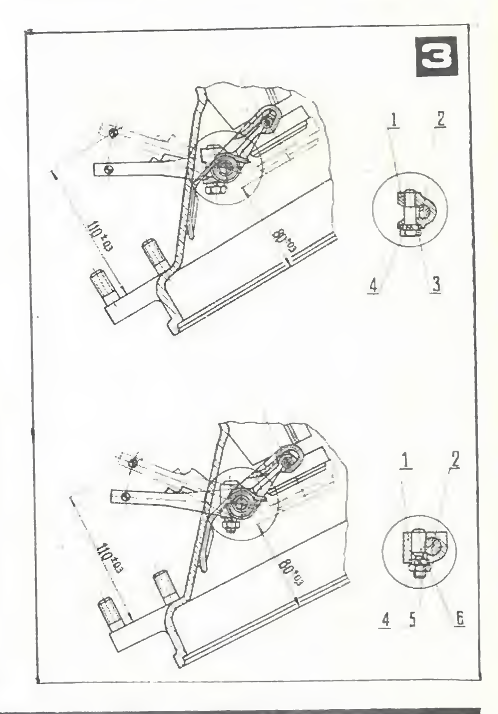


Рис. 3. Крепление выжимной вилки: 1 — вилка; 2 — ось; 3 — болт; 4 — шайба Гровера; 5 — гайка; 6 — клин.

стык изнутри. Если вода попала на пол или на поперечину, нужно промазать весь стык и провести повторную проверку.

Вода может проникнуть в багажник и через **уплотнение задних фонарей**. Это можно обнаружить при осмотре панели задка изнутри кузова. Сняв картонные накладки и поливая водой поверхность фонаря, нетрудно найти «слабое место» в уплотнении. После этого подтяните гайки шпилек, крепящих фонари, и еще раз проверьте водопроницаемость. Если такая мера окажется неэффективной, придется снять фонарь и точно определить по следам воды место ее попадания внутрь кузова. Возможно, надо будет выровнять поверхность панели задка в месте привалочной плоскости фонаря и устранить дефект уплотнителя. Выявив и ликвидировав причину течи, ставят фонарь на место и повторно проверяют уплотнение.

Пожалуй, мы проверили все основные места, в которых владелец «Москвича-408» или «412» может порой обнаружить влагу. Пройдите по ним еще раз, уже не теоретически, а практически — с водой и шлангом, переносной лампой и замазкой. Теперь можно с удовлетворением сказать: «Надо мной не каплет».

Рис. А. Козловского



В. РАЗИН

ВОДА

Рассказ

Была макушка лета, самый зной. И както ночью в колонне строителей стряслась беда: на цистерну, в которой хранили воду, наскочил трубовоз. Темень стояла непроглядная. Пока сообразили что да почему, вода через пробоину ушла в песок. Успели собрать с ведерко, на сотню-то человек! А вокруг пустыня мертвая, солончаки. Ни озерца, ни колодца...

Начальник колонны сказал Ковалеву:

— Выручай, браток! Садись на молоковозку и жми в Кунград за водой. Одно колесо здесь, другое там. Ясно?

— Ясно.

Завел Ковалев машину, поехал. А до Кунграда километров триста с лишним. В оба конца, пожалуй, все семьсот. И не по асфальту — по пухляку, волнистым покрывалом одевшему плато Устюрт.

Едет, спешит — только пыль хвостом. И все на газ жмет: «Скорей! Скорей!» Гудит машина, содрогаясь от напряжения, подскакивает на ухабах. «Ничего,— думает Ковалев, — выдержит, крепкая. В другой раз можно и потише, а теперь — нет! Колонна без воды...»

Почувствовал — сосет под ложечкой. Вспомнил: уехал-то рано, до света. Ладно хоть с собой прихватить не забыл. Протянул руку, не сбавляя скорости, достал хлеб. Попить бы еще!

Пыль, духота. Машина мчит и мчит. Летят километры, проходят часы. Свинцом наливаются руки, ноги, немеет спина. Встать бы, размяться... Нельзя. Некогда. Колонна без воды.

Лишь в конце дня добирается Ковалев до места. Он рад: доехал без задержки, без происшествий. Теперь залить воды в молоковозку, самому напиться до отвала — и в обратный путь.

Уже вечером, в сгущающихся сумерках, вновь подъезжал он к Устюрту. Подъем на плато крут и труден. Мотор натужно воет. Этот километр стоит иных двадцати. Наверху короткая передышка, и — марш-марш!

Ночь. Но духота все та же. И та же пыль. Хочется спать. И тряска не помогает. А спать нельзя. Колонна без воды...

И он едет, до боли в глазах всматривается в освещенную лучами фар пустыню. Машину то и дело подбрасывает, лучи фар прыгают, и кажется, словно зайцы мельтешат перед усталым взором. «Как там хлопцы? — думает Ковалев. — Почти что сутки без воды!» Он подергивает плечами, вертит головой — сон стряхнуть. Пробует запеть для бодрости, но песня что-то не идет, не поется.

Ковалев поглядывает на спидометр — скорость сносная, быстрее ночью нельзя. На часы: когда же утро? И снова думает о товарищах: «Как они там?» Он-то напился, а у них — ни глотка. И в баки залить нечего. Значит, работа стоит, срывается график, летит ко всем чертям план...

Вспоминает об отце с матерью. Письмо прислали: соскучились, когда, мол, отпуск. Советы разные: не забывай обедать, вовремя ложись... Надо же! Ну какой сейчас, спрашивается, может быть отдых? Тут такая стройка! Газопровод!

А ведь так же было, когда он решил сюда ехать. Зачем? Чего, мол, тебе не хватает? В самом деле, дома все что нужно: своя комната, мотороллер — подарок отца, полка с книгами, акваланг. Живи. Поступай в институт, ходи на лекции, в театр. Хороший костюм, чистая рубашка, домашний обед. Ну чем не житье? А он, чудак, взял да сорвался... И правильно что сорвался. Сказать по совести, только здесь и понял, к чему влечет. А это подороже размеренной жизни с удобствами. Поважнее...

Гаснут над Устюртом звезды, светлеет небо. Скоро утро. Вот и славно! Днем ехать куда веселее...

Внезапно машину рвануло — Ковалев с силой стукнулся грудью о руль. Передние колеса провалились, должно быть в какую-то ямину, мотор заглох. «Ах, проклятущий пухляк! Все-таки подвел...»

Превозмогая боль, Ковалев вылезает из кабины и несколько секунд стоит, растирает ладонью ушибленное место. Затем обходит машину, учиняет осмотр. Так и есть: пухляк подломился. Плотный, в виде корки слой, под которым пыль, пудра. Подобные происшествия здесь не редкость. Еще беда— спустил левый баллон.

Покряхтывая, поругиваясь потихоньку, Ковалев достает лопату. При свете фар начинает копать и вскрикивает, хватается за грудь. «Словно ребро повредил...»

Заводит мотор, берет чуть назад и — сходу — вперед... Ничего не получается: пухляк подламывается еще дальше. С минуту Ковалев глядит под колеса, что-то прикидывает. «Ну нет, я тебя перехитрю».

Снова берется за лопату, вытаскивает припасенные на всякий случай доски, подкладывает под завязшую пару, но не спереди, а сзади. И садится за руль. С трудом, медленно машина задним ходом выкарабкивается из ловушки. Торопясь, сбивая в кровь руки, Ковалев устанавливает домкрат, приподнимает передний мост, сбрасывает колесо, ставит запасное. Все! Можно ехать дальше. Осторожно объезжает несчастливое место — и жмет на газ. «Скорей! Скорей!» Надо наверстать потерянное время. Только теперь Ковалев замечает, что наступило утро. Румяное, отдохнувшее за ночь солнце бодро взбирается на небосвод.

«Пошли вторые сутки. Скорей! Скорей!»

Как на зло подул ветер. Порывистый, резкий. Откуда он такой некстати? Завихрилась вековечная устюртская пыль, взметнулась в небо, заволокла все кругом, спрятала от глаз солнце. «Только этого недоставало! Добраться бы до заправочной, оттуда уж не так далеко». Но заправочной все нет и нет. Не видно ее. Вообще ничего не видно за этой плотной пеленой крутящейся пыли. Вдруг от боли он едва не теряет сознание. Не сразу понимает, что случилось. Видно, рытвина попалась здоровенная, машину подбросило, и Ковалев опять ткнулся грудью в баранку.

«Когда же заправочная? А может, проехал?» Впереди, совсем рядом, возник домик-вагончик, в стороне цистерны, бензовозы, трубовозы. Ковалев просто чудом успел затормозить.

«Наконец-то! Теперь считай — дома...» Быстро соскочил на землю, схватил ведерко — водички долить. Заправил машину. Порядок: можно ехать!

Какой-то незнакомый водитель, с сумрачным видом стоявший у своей машины, крикнул, увидев, что Ковалев трогает:

— Ошалел, что ли? Головы своей не жалко? Кто в такую непогодь ездит?

Ковалев только улыбнулся ему и прибавил газ. Часа через три он был уже у своих.

Кто-то, заметив летящую в вихре пыли молоковозку, заорал изо всей мочи:

— Во-да! Во-да-а!

Динамик на вагончике у радистов рявкнул самый разудалый марш. Со всех сторон к молоковозке бросились полуголые коричневые парни кто с чем — с ведрами, с кастрюльками, с кружками. Они жадно пили, толпились, хохотали.

Когда кто-то вспомнил про Ковалева, предложили его качать, Ковалева ни в кабине, ни в толпе не оказалось. Он уже спал у себя в вагончике.

Читатель продолжает разговор о моральном климате дороги

Спасибо вам, Николай Семенович!

Случай, о котором я хочу рассказать, произошел со мной в 1970 году. В июне, получив очередной отпуск, я отправился в мотоциклетное путешествие. И оно чуть не окончилось трагедией. На одном отрезке дороги из-за поворота навстречу мне выскочили два автомобиля, занимавшие всю проезжую часть. Словно на гонках ни один из водителей не хотел уступить, автомобили стремительно приближались. Чтобы избежать столкновения, мне пришлось свернуть в кювет. Когда я встал на ноги, автомобили умчались, не сбавив скорости. У меня кровоточило лицо, была сломана рука, мотоцикл разбит. Это случилось километров за 50 до Одессы. Я решил не вызывать инспекцию — все равно номеров не рассмотрел — и вернуться домой. В это время в сторону Николаева шла военная машина, в которой сидели солдаты. Они остановились, погрузили мой мотоцикл и меня в кузов и довезли до поворота на Херсон — дальше нам было не по пути. Тут началось самое трудное. Сколько я ни «голосовал» — ни одна машина не останавливалась. Только с помощью автоинспектора удалось остановить грузовик, но его водитель не соглашался взять меня, пока я не пообещал заплатить сколько попросит. Таким образом к семи часам вечера я оказался в Херсоне, а после еще одной пересадки — в Каховке. К этому времени все мои денежные запасы кончились. Состояние ухудшилось, рука нестерпимо ныла. Каждый шаг давался с трудом. В это время неподалеку остановился автобус, из него вышел водитель. Наверное, мой вид привлек его внимание, и он подошел ко мне. Узнав, в чем дело, отругал меня, что я до сих пор не обратился к врачу, и предложил свою помощь. Погрузил мотоцикл, потом промыл мне раны на лице. Утром, как только рассвело, мы поехали в больницу, но дежурившая там медсестра сказала, что врач будет только в 9 часов утра. Николай Семенович (так звали водителя автобуса) решил не ждать, а довезти меня до Мелитополя. И довез. Причем так бережно, что не расплескал бы и воду из стакана.

Уважаемые товарищи! Прошу вас, поблагодарите от моего имени администрацию и партийную организацию Ялтинского автопредприятия 11122, воспитавших такого водителя, каким оказался Прокопенко Николай Семенович.

В. МИТИН

г. Мелитополь

Редакция связалась по телефону с директором Ялтинского предприятия 11122 Л. С. Адамановым и передала ему благодарность читателя. Лев Савельевич ответил, что водитель Прокопенко работает на предприятии 14 лет, пользуется большим уважением товарищей, постоянно выполняет производственные планы. «По-другому он поступить не мог», — сказал в заключение директор.



б этом путешествии мы мечтали давно. Строили планы, вырабатывали маршруты, намечали дневки. И вот наконец наша группа на трех мотоциклах выехала из Москвы. Как и было намечено, мы двинулись по Каширскому шоссе. До Воронежа дорога была знакома, а затем начался новый для нас участок, но и он не принес неожиданностей. Миновали Ростов-на-Дону, станицу Павловскую и ушли влево на Пятигорск. Затем Баксан — Орджоникидзе — Тбилиси — Казах, и на шестой день пути мы вступили на землю Армении...

Проезжаем Иджеван, остановившись только для заправки. Знаем, что где-то рядом Агарцинский монастырь, но сейчас не до него. Минуем Дилижан и начинаем по серпантинам Севанского перевала карабкаться наверх. Дорога словно гигантская лестница. Одна ступень, вторая, третья — и мы попадаем в туман, густой как кисель. Скорость падает до 5—10 км/час. Двигаемся ощупью, с включенными фарами, часто сигналим. Долго-долго тянется подъем, но и ему приходит конец. На вершине сыро, холодно, но тумана нет. Он остался ниже. После одного из поворотов, как на ладони, открывается озеро Севан. Сверху видно: ветер гоняет по нему белые барашки. Спускаемся к озеру — и оказываемся на великолепной дороге с двумя раздельными полосами движения. Это уже сданный в эксплуатацию участок новой 70-километровой современной автострады Ереван—Севан, одной из важных для республики строек пятилетки. В сумерках въезжаем в Ереван. По ярко освещенным улицам, воспользовавшись советом регулировщика, добираемся до турбазы и глушим моторы. Первая цель достигнута.

Наши радиальные выезды из Еревана были коротки и не утомительны. Но объем получаемой информации к вечеру был очень велик. Сейчас мы уже разобрались в записях, систематизировали их. Попробуем здесь хоть конспективно рассказать о главном.

Армению называют музеем под открытым небом. И мы день ото дня все больше убеждались в правоте этих слов. Поразительные памятники старины окружают туриста постоянно, где бы он ни находился — в глухой деревушке или в городе, на автомагистрали или в горном ущелье. И, слитая неразрывно с прошлым, рядом живет новая Армения, еще более прекрасная и удивительная.

Эребуни... Воздвигнутая 28 веков назад на вершине холма крепость считается колыбелью, из которой вырос Ереван. Можно часами любоваться отсюда вольно раскинувшимся у подножья городом, ровесником Рима и Вавилона, древней и вечно юной столицей Армении.

Окрестности Еревана... Великолепные архитектурные памятники — постройки Эчмиадзина, воздвигнутые в IV веке, развалины храма Звартноц VII века, строгие и изящные храмы Гаяне и Рипсиме VII века.

В 50 километрах от Еревана, рядом с небольшим городом Октемберяном, на холме сооружен великолепный ансамбль — памятник в честь Сардарабадской битвы. Для туристов он интересен еще и тем, что здесь есть стоянка для автомобилей, гостиница и кафе.

Асфальтовая дорога возвращает нас в сегодняшний день. Розовый, обласканный солнцем, окутанный зеленью садов и парков прекрасный Ереван снова встречает нас. Мы без устали бродим по его улицам. Нас поражают монументы Давиду Сасунскому и Матери-Армении. Мы восхищаемся величественным памятником В. И. Ленину, который венчает просторную главную площадь, носящую имя вождя. А наши армянские друзья не устают рассказывать и показывать.

За годы Советской власти с помощью народов братских республик в Ереване построено около 200 крупных промышленных предприятий. Среди них — первенец станкостроительной промышленности Армении завод имени Ф. Э. Дзержинского, электроламповый, кабельный, приборостроительный, часовой, компрессорный. В 1966 году выдал первую продукцию Ереванский автомобильный завод. В конце тридцатых годов в Ереване возникли первые предприятия химии, а сейчас на базе завода имени Кирова созданы такие гиганты, как «Поливинилацетат» и шинный. В их проектировании и оснащении участвовали институты и предприятия Москвы, Ленинграда, Ярославля, Тамбова и многих других городов. Далеко за пределами республики известна продукция Ереванского мрамороообрабатывающего комбината. Армянским мрамором облицованы станции метро Москвы, Ленинграда и Киева, он применяется не только на стройках Баку и Тбилиси, но и за рубежом.

Ереван — город ученых и студентов. Здесь сосредоточена большая часть научно-исследовательских институтов республики, много вузов и техникумов, в которых вместе с советскими студентами учатся посланцы стран Азии и Африки.

Армения — огромная строительная площадка. Ее народу теперь по плечу такие дела, о которых раньше можно было только мечтать. К их числу относится новый транспортный тоннель, пробитый под Базумским хребтом. С вводом его в строй резко возрос грузооборот между Грузией и Арменией, тормозившийся до этого трудностями транспортировки через Пушкинский перевал.

Чтобы сохранить жемчужину Армении озеро Севан и дать энергию Севано-Разданскому каскаду ГЭС, прокладывают уникальный 48-километровый тоннель, по которому воды Арпы, одного из притоков Куры, будут переброшены в озеро.

Можно много рассказывать об Армении. О горном чудо-озере Севане, о третьем по величине городе республики Кировакане, где установлен обелиск в память о его жителях, погибших на фронтах минувшей войны, о сокровищнице древностей городе Аштараке.

Но пришло время прощаться с Арменией. Хочется еще раз вернуться сюда, к этим городам и людям. Потому что в душе каждого, кто хоть раз видел этот край, навсегда останется любовь к Армении. Пожалуй, лучше всего сказал об этом писатель и художник Рокуэлл Кент: «Если спросят меня, где на нашей планете можно встретить больше чудес, я назвал бы прежде всего Армению. Поневоле поражаешься, что в таком небольшом уголке мира можно встретить такие памятники и таких людей, которые могут явиться украшением и гордостью всего мира. Трижды будь прославлена земля армянская, колыбель талантов, колыбель великих свершений».

Б. ДЕМЧЕНКО,
мастер спорта



КРАЙ ДРЕВНИЙ, КРАЙ ЮНЫЙ

дороги общегосударственного значения
дороги республиканского значения
прочие дороги
автозаправочные станции
турбазы
памятники архитектуры, достопримечательные места



20 000 КИЛОМЕТРОВ СПУСТЯ



На динамометрической дорожке полигона НАМИ. Замеряется динамика «Москвича» с эмблемой «ИЖ».
Фото В. Ширшова

Первые впечатления

В статье «Ижевский «Москвич» («За рулем», 1972, № 6) упоминалось о том, что редакция испытывает автомобиль этой марки. Минул год с того времени, как светло-салатный «Москвич» с номером «Проба 03-51» появился у нашего подъезда. Пора рассказать о ходе редакционного теста.

В чем смысл проверки, которая получила такое название? Ведь существует большой комплекс тщательно продуманных заводских и государственных испытаний, сопутствующих рождению каждой новой модели. Они продолжаются и после того, как машина запущена в серию. Их результаты скрупулезно изучают конструкторы и технологи. Все это так. А между тем десятки автомобильных журналов и газет самостоятельно экзаменуют автомобили. Больше того, через свои тесты они представляют читателям новые модели. И в этом есть резон.

Редакционные пробы не копируют заводские и не спорят с ними. У них своя сфера — оценить автомобиль с позиций его будущего владельца, имея в виду под этим обобщающим понятием людей с разными запросами, характерами, водительским умением, технической подготовкой, живущих в разных районах, по-разному пользующихся машиной. Тесты обычно содержат и советы, предостерегают от возможных ошибок, помогают установить «взаимопонимание» с автомобилем, а когда речь идет о покупке — выбрать модель. Это, если хотите, и форма общественного контроля от имени автолюбителей. Поэтому тест включает и проверку машины на соответствие технической характеристике.

Не скроем, с самого начала нас одолевали сомнения. Как строить тест? Одно дело оценивать новую модель. Здесь все вроде бы ясно. Нам же предстояло экзаменовать хорошо известную, давно зарекомендовавшую себя конструкцию — «Москвич-412», — только сделанную не в Москве, а в Ижевске. Тему испытаний подсказали письма читателей. «Дорогая редакция! Я и мои товарищи, ожидающие очереди на покупку «Москвича-412», ознакомились в журнале с изменениями, внесенными в его конструкцию. А так как к нам на Север поступают автомашины Ижевского завода, то нам хотелось бы узнать: как скоро Ижевский завод перейдет на выпуск машин с этими изменениями? И еще: какая ведется работа, чтоб по комплектации достичь уровня машин АЗЛК?»

Эти вопросы из письма тов. Иванова — жителя города Полярный Мурманской области — в различных вариантах повторяются в корреспонденции журнала. Число таких писем растет по мере расширения производства ижевских «москвичей». В этом году их будет выпущено свыше 100 тысяч — примерно столько же, сколько и в Москве. Так что ясно, почему так много автомобилистов проявляют интерес к ижевской марке.

Итак, знакомимся. «Москвич-412». Год рождения 1971, месяц — июль.

Даже при беглом осмотре легко отметить внешние отличия «ижевца» от его московского аналога. У него не квадратные, а круглые передние фары, по-иному оформлена передняя облицовка с эмблемой «ИЖ». На задней стойке кузова нет фонаря стояночного света.

Открываем двери и заглядываем в салон. Отделка его — традиционная для «москвичей» и не содержит тех новшеств, которые введены на машинах АЗЛК с 1971 года. Нет мягких обивки на панели приборов, накладок на дверях и стойках кузова. Руль, ручки замков дверей и стеклоподъемников — обычного типа, не изменилась обивка сидений.

Скажем прямо, ижевская малолитражка сегодня выглядит более скромно, чем московская. И в данном случае известное «скромность украшает» не совсем к месту, потому что перечисленные и некоторые другие изменения, внесенные в конструкцию столичного «Москвича» («За рулем», 1971, № 11), носят не только декоративный характер. Они прежде всего служат повышению пассивной безопасности. Со временем все это появится на ижевских автомобилях. Так

утверждают работники завода. У них, как и на АЗЛК, существует план поэтапной модернизации модели. Он, естественно, увязан с вводом новых мощностей, освоением оборудования, наконец со смежниками, от которых зависит поставка ряда дефицитных пока материалов.

Но вернемся к салону автомобиля. В нем мы обнаружили то, чего нет на московских машинах. Съемный всеволновый транзисторный приемник «Уралавто». Его можно поставить в кассету под панелью приборов или снять в считанные секунды. Владельцу ижевского «Москвича» не нужен «транзистор» для дома — он вполне обойдется одним, автомобильным.

Продолжая осмотр автомобиля, мы убедились, что в главном, основном — двигателе, трансмиссии, конструкции кузова он, как говорят, один к одному повторяет своего московского собрата. Единственное, чего не оказалось на нашей машине, так это гидроусилителя тормозов (по имеющейся у нас информации он значится одним из первых в упомянутом плане модернизации модели).

А в общем, мы не ставили перед собой цель оценивать конструктивные особенности автомобиля, нас интересовало, как он сработан, соответствует ли по эксплуатационным показателям московскому эталону. Мы решили, что наш «Москвич» должен испытать все, что только может быть уготовано автомобилю. Езда круглый год, без скидок на непогоду, с пуском двигателя в любую стужу. Длительные пробеги по трудным дорогам и каждодневные поездки в условиях самого напряженного движения столицы. Безгаражное хранение под открытым небом и обслуживание на обычных СТО. Даже проведение основной части теста было поручено не инженеру-испытателю, а автолюбителю, знакомому лишь со старыми моделями «Москвича».

Несмотря на то, что первый выезд за ворота завода настораживал — температура воды в двигателе поднялась до 90°, мы, поблагодарив, отклонили предложение работников экспериментального цеха «посмотреть, в чем дело». Могло сложится впечатление, что мы берем подготовленный заводом, а не обычный, рядовой автомобиль. Мы считали, что это обстоятельство может исказить картину. Потом мы не раз сожалели о том, что отказались. Превышение температурного порога терзало нас не только во время перегона до Москвы, но еще несколько месяцев спустя.

Чего только мы не делали при участии станций техобслуживания! Дважды заменяли ни в чем не повинные термостат и пробку радиатора, регулировали зажигание, поставили даже новую прокладку в головке блока. Безрезультатно. Часть воды выбрасывало из радиатора — и система охлаждения функционировала плохо. Установили расширительный бачок (по типу «жигулевского»), но с наступлением жарких дней и он не обеспечивал стабильной температуры. И только сменив радиатор (подвел смежник), вздохнули спокойно. Стрелка термометра словно замерла у отметки 80 градусов.

Справедливости ради надо заметить, что завод за все время не получил ни одной рекламации на радиатор. Так что нам просто не повезло.

Но мы намного забежали вперед. А начинать приходилось, как и всем, — с обкатки. Она оказалась непомерно суровой. Хотим предостеречь тех, кто отважится перегонять автомобиль своим ходом из Ижевска в Казань, да еще в непогоду. Без опыта вождения, без большого умения и решительности — не беритесь за это. Если бы мы захотели написать путевой очерк о первых пятистах километрах в жизни этого автомобиля, то начинался бы он, наверное, так.

...Асфальт оборвался сразу за городом, и автомобиль загрохотал по серой щебенчатой дороге. Время от времени щебенка выстреливала пулеметными очередями по днищу кузова, и каждый такой залп болью отзывался в сердце. Какникак, это было жестоко по отношению к автомобилю, который проходил обкатку и требовал деликатного отношения. Но, боже мой, если бы мы знали, что ждет впереди.

За Малой Пургой автомобиль начало трясти. И не просто, а сразу в трех измерениях. Что там шторм в море! Черные размотанные от одного края леса до другого глубочайшие колеи. Видно, не один грузовик захлебнулся здесь в минувшее ненастье. Как на поле боя, то тут, то там брошенные полуприцепы, задние мосты, поломанные карданы. Объезжать негде. Одно спасение — осторожность.

Здешние жители окрестили эти места Биндюжными ямами. А мастер спорта В. Егоров — он вел по этой дороге «Москвич», беспрестанно манипулируя передачами, — назвал дорогу «Трасса лунохода». Она и впрямь напоминает лунные кратеры или по меньшей мере танкодром.

А между тем наш автомобиль нигде не застревал и медленно продвигался вперед, то проваливаясь в глубокую рытвину, то взбираясь на поверхность.

От Можги до Елабуги путь не лучше. Мы все еще едем лесным размытым бездорожьем, но на душе повеселело. Оказывается, нашему новорожденному оно по зубам, и есть надежда добраться до переправы у Мамадыша. А там, говорят, приличный грейдер до самой Казани...

Первое впечатление бывает обманчивым, а бывает правильным, верным до конца. Так было и у нас. Светло-салатный «Москвич» показался нам ладно скроенным и крепко сшитым. Мы полагали, после такой «обкатки» ему не поздоровится. Но за весь 1200-километровый путь до Москвы случилось лишь одно небольшое происшествие.

За Владимиром потеряли болт крепления амортизатора. Пятнадцать минут — и все встало на свои места. Сразу же по приезде мы водрузили автомобиль на канаву и придирчиво проверили крепеж (первый раз это было сделано на заводе), осмотрели днище — все оказалось в норме.

Так мы первый раз, на личном опыте убедились в том, что кузов ИЖа сработан основательно, а рассчитанная на эксплуатацию по плохим дорогам подвеска отвечает этому важному требованию. И конечно, мы убедились в отменных характеристиках сконструированного на АЗЛК и сделанного на Уфимском заводе 75-сильного двигателя.

М. ТИЛЕВИЧ

Окончание следует

ХАРАКТЕР ЧЕМПИОНА

Он устало шел по ледяной дорожке стадиона, и лицо его казалось в ярких лучах прожекторов неестественно бледным.

— Решением главного судьи, — разнеслось по стадиону, — за нарушение правил Владимир Пазников, номер седьмой, исключен из заезда.

Все справедливо — он виновник того, что упали и Анатолий Сухов, и Валерий Катюжанский. И все же обидно.

Владимир Пазников еще на самом старте соревнований почувствовал, что может стать перым среди новосибирских спортсменов чемпионом в старшем классе. В шестнадцатом заезде он встретился с неоднократным чемпионом мира заслуженным мастером спорта Габдрахманом Кадыровым, также не имевшим до этого поражений. Перед выездом на лед к Владимиру подошли братья Юрий и Вячеслав Дубинины — его наставники и соперники в нынешнем первенстве. Именно они, уже опытные и известные гонщики, четыре года назад обратили внимание на высокого молчаливого паренька, пришедшего в мотосекцию Новосибирского автомотоклуба ДОСААФ. Тогда у 18-летнего Владимира ничего не получалось — ни на гаревой, ни на ледяной дорожке. Но упорство, стремление перенять от опытных гонщиков все лучшее дали свои плоды.

Успехам радовались вместе. А они пришли к Пазникову поразительно быстро. В 21 год слесарь 3-го Новосибирского автокомбината уже стал бронзовым призером чемпионата СССР в мотогонках по льду и серебряным — в первенстве по спидвею. Его включили в состав сборной команды страны. Всем, кто видел этого спортсмена на треках, импонировало хладнокровие, которое он сохранял даже в самых рискованных ситуациях, умение мгновенно выбрать единственно верный путь к победе.

И вот перед той встречей с Кадыровым он внимательно слушал Юрия Дубинина и радовался, что их планы совпадают.

Ход заезда подтвердил их правоту. Как и всегда, Кадыров, оставив на первых метрах дистанции всех позади себя, тут же ринулся вправо. Даже на глаз было видно, что скорость у него намного выше, чем у остальных участников заезда. Но не видел Габдрахман, как, прижавшись к внутренней бровке, экономя каждый сантиметр пути, к нему неумолимо приближался Владимир Пазников. В последний поворот они вошли уже вместе. Предпринимать что-либо Кадырову было поздно. Стремительный рывок к финишу принес победу новосибирскому гонщику.

Да, после этого успеха Владимир почувствовал, что может стать чемпионом. Когда закончился первый день соревнований, он опережал ближайших соперников на четыре очка.

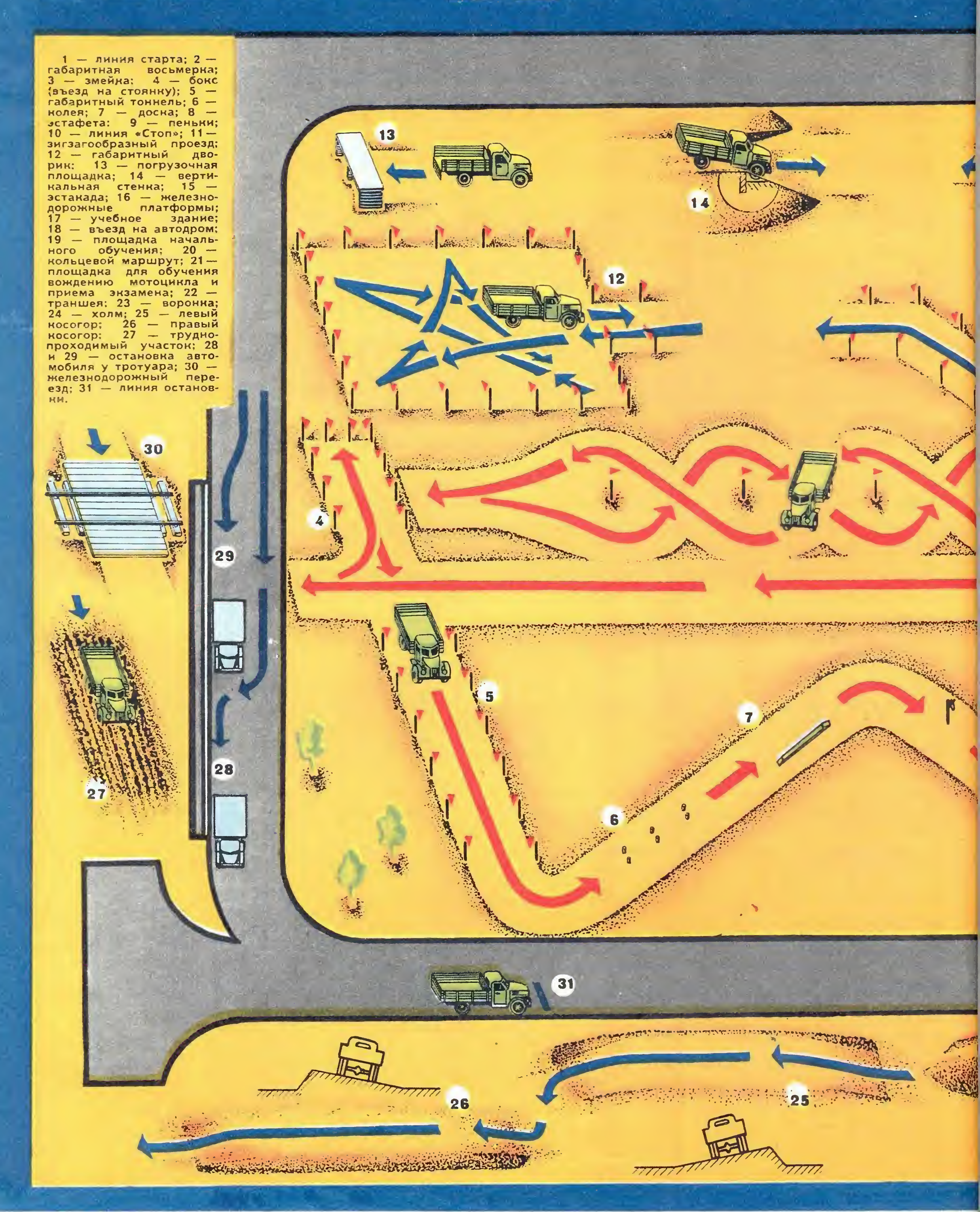
Эти четыре очка Пазников имел в запасе и перед последними двумя стартами. Он мог финишировать третьим и один раз вторым — и все равно становился чемпионом. Только нелепая случайность способна была преградить путь к победе. И вот теперь Владимир уходил со стадиона в закрытый парк, лишившись почти всех надежд на золотую медаль. В запасе осталось всего один последний старт. Опять вместе с Кадыровым. А машину, конечно, отремонтировать уже нет времени...

Пазников выехал на дорожку последним. Кадыров, Демахин и Котов были уже на старте. Главное — не волноваться. Надо сначала попробовать, как ведет себя на дорожке мотоцикл, который отдал ему товарищ по клубу Кочетов. Сделав рывок и убедившись, что машине можно верить, Владимир не спеша подъехал к ожидавшим его соперникам. Всего лишь круг лидировал Кадыров Атана, предпринятая Пазниковым, была неожиданной и стремительной. Финишировал он первым в гордом одиночестве.

В закрытом парке перед торжественной церемонией награждения Владимира поздравляли знакомые и незнакомые люди, ему жали руки, похлопывали по плечу. А он выглядел как обычно невозмутимым и спокойным, словно и не было напряжения трехдневной борьбы, огромного волнения перед этим последним и решающим заездом.

г. Куйбышев **Б. ЛОГИНОВ**

АВТОДРОМ



1 — линия старта; 2 — габаритная восьмерка; 3 — змейка: 4 — бокс (въезд на стоянку); 5 — габаритный тоннель; 6 — колея; 7 — доска; 8 — эстафета: 9 — пеньки; 10 — линия «Стоп»; 11 — зигзагообразный проезд; 12 — габаритный дворик: 13 — погрузочная площадка; 14 — вертикальная стенка; 15 — эстакада; 16 — железнодорожные платформы; 17 — учебное здание; 18 — въезд на автодром; 19 — площадка начального обучения; 20 — кольцевой маршрут; 21 — площадка для обучения вождению мотоцикла и приема экзамена; 22 — траншея; 23 — воронка; 24 — холм; 25 — левый косогор; 26 — правый косогор; 27 — труднопроходимый участок; 28 и 29 — остановка автомобиля у тротуара; 30 — железнодорожный переезд; 31 — линия остановки.

Читайте статью на стр. 10.

Художник О. Шорох





Красно-белые полосы на бампере — отличительный признак аэродромных машин.



Первая встреча на земле — автомобиль службы сопровождения.



НА СЛУЖБЕ У НЕБА

Каждый, кто смотрит на аэродромное поле с верхнего этажа аэровокзала, видит непрерывное движение. То взлет, то посадка, медленное перемещение самолетов. И возле каждого из них суетятся автомобили. Они снуют взад-вперед по летному полю, лавируя между самолетами. Большой аэродром кипит, как муравейник. Это движение порой кажется беспорядочным, но в нем есть свои закономерности — стоит только чуть пристальней приглядеться. А если зайти на автобазу и поговорить с водителями аэродромных машин, они расскажут о строжайшем порядке на летном поле, о «свирепых» общественных автоинспекторах, они покажут свои жесткие схемы маршрутов. Достаточно проехать хотя бы раз по такому маршруту, чтобы ощутить этот особый порядок аэродрома — порядок, рассчитанный по минутам и сантиметрам. Никакого преувеличения тут нет. Точность дистанций и жесткое время — особенность работы шофера на аэродроме.

Откроем инструкцию для водителей автотранспортеров и автолифтов — машин, доставляющих на борт грузы. Там сказано, что они должны подъезжать к самолету на расстояние 8—10 сантиметров. Водитель не имеет права ни на одно неосторожное движение. Установлен предел скорости — 15 км/час.

Существуют и другие ограничения и нормы. Все они диктуются рабочим режимом аэродрома: каждую минуту во Внукове, скажем, два-три взлета и посадки. А каждый современный самолет требует для обслуживания около двадцати автомобилей.

На аэродромах страны несут службу сегодня отечественные автомобили многих моделей. Пожалуй, нигде больше не встретишь такой коллекции машин. На летном поле еще не видали разве что гигантских БелАЗов.

Что же это за служба?

Аэродром собрал у себя — пусть порой в единственном числе — все машины, нужные в большом хозяйстве. Здесь работают автомобили многих профессий — грузовики и пассажирские, машины-дворники и продуктовые и, конечно, санитарные, пожарные, милицейские. Но есть автомобили, обслуживающие только самолет. Автобаза большого аэродрома так и разделяется на два гаража: специальных машин и транспортных.

Первые встречают самолет, заправляют его топливом, маслом, бензином, кислородом и азотом. Автомобили запускают двигатели, обогревают салоны самолетов, продувают их воздухом, насыщенным ароматическими веществами (машина-кондиционер с компрессорной установкой), выполняют другие обязанности. Машины транспортного гаража подвозят запасные части, почту, грузы и, конечно, пассажиров. Самолет еще в воздухе, а к встрече его уже готовы не только «обязательные» машины — они подойдут точно по графику, соблюдая строгую очередность, — но и те, дополнительные, которые запросит экипаж. А пока вокруг «отдыхающего» самолета трудятся автомобили, где-нибудь на пути во Внуково уже не один автобус-экспресс (ЛАЗ-699А или ЗИЛ-127) с новыми партиями пассажиров.

Остановимся подробнее на «самых аэродромных» — специальных машинах, занятых на техническом обслуживании самолетов. Прежде всего это тягачи. Буксировать современные самолеты могут только современные машины большой мощности. Зимой их обувают в специальные шины, имеющие большую площадь сцепления, иначе, когда на аэродроме лед и снег, приходится сыпать под колеса шлак, загрязняющий перрон. Сейчас в качестве тягачей используют КрАЗы и МАЗы. Основной — один из последних автомобилей Кременчугского завода — КрАЗ-255Б. Кстати, другая модель — 22-тонный КрАЗ-258 работает тут же топливозаправщиком. Сейчас возникает «проблема» тягача. Размеры воздушных лайнеров растут, и даже КрАЗы не справляются в одиночку с ТУ-154, ТУ-114, ИЛ-62.

Самолет на земле беспомощен и це-



Автолифт (АЛ-3) привез к самолету продукты. Базовый автомобиль — «Колхида».



Если присмотреться к автотрапу (СПТ-2), можно узнать УАЗ.



Самоходная площадка (СПО-15) на базе «Урала-375» помогает обслуживать фюзеляж самолета.



А теперь настала очередь КрАЗ-258 — самолет готовится к отлету. Идет заправка.



Тягач (КрАЗ-255) доставляет самолет к месту стоянки.

Фото В. Ширшова

18 августа — День Воздушного флота СССР

ликом полагается на своего помощника. С тех пор, как авиация подружилась с автомобилем, она непрерывно диктует ему свои требования. Пока на наших аэродромах взлетали и садились только поршневые самолеты типа ЛИ-2, она вполне обходилась на земле машинами ГАЗ-ММ и ЗИС-5. Эти автомобили для самолета были и автостартером, и бензозаправщиком, и грузовым транспортом. С 50-х годов обстановка круто изменилась. Самолетостроение сделало такой скачок, что автомобилю за ним подчас трудно угнаться и в переносном смысле. Появились реактивные лайнеры, и стало ясно, что старые автомобили не в состоянии их обслужить — попросту до них не дотягиваются. Ведь одна из особенностей, например, туполевских самолетов — высота. Так возникла необходимость в автоподъемниках.

Было время, когда самолет заправляли топливом из канистры через воронку, когда ЗИС-5 привозил 4 тысячи литров бензина и его хватало на два самолета. Было время, когда для пуска двигателей применяли механический привод, и машина стояла перед винтом... Сегодня отпали некоторые операции в обслуживании самолетов, в том числе раскручивание вала двигателя или обязательный слив масла сразу же после приземления, пока оно теплое: качество масел стало настолько высоким, что они не застывают при охлаждении и не отрабатываются так быстро. Но зато сколько добавилось новых операций! Вот, например, зимой самолет с пассажирами стоит на стартовой полосе, готовый к вылету. В этот последний момент его провожают «водяные машины» — они обливают поверхности горячей водой, чтобы растаяла ледяная корка, а затем быстро обдают специальной жидкостью против обледенения. И на то и на другое отводится водителю 10—15 минут. А если идет, как здесь говорят, массовый облив самолетов, то можно представить, какая это напряженная работа. На водительскую смену может прийтись до 70 самолетов. И все строго по графику, до минуты. Водители «обливщиков» еще и специалисты в своем конкретном деле. Им знакомы чисто авиаторские понятия, такие, как «среднее обледенение» или «снегопад мокрый».

Недавно начала работать на взлетной полосе машина новой специальности — обдувочная. Тонкий слой льда или легкий снег она сдувает при помощи самолетного реактивного двигателя ВК-1. Такие же «ветровые машины» сдувают снег и с взлетной полосы, удаляют с нее лед, высушивают и подметают, заменяя сразу 15—20 «щеток».

Для аварийных нужд есть на автобазе гусеничный тягач, он стоит на выезде из ворот, всегда в готовности на случай, если самолет, например, сойдет с асфальта на грунт.

А вот и новейшая специальность аэродромного автомобиля — проверка локаторов. Такая машина выезжает только по заявке экипажа самолета. «Парашютная машина» служит для установки тормозных парашютов на ТУ-104. Это специальная площадка с подъемником. С другой самоходной площадки на базе «Урала-375» обслуживают фюзеляж. Самолет ТУ-154 еще только поступил в эксплуатацию, а для него уже есть аэродромная машина УПГ-300 новой специальности, для проверки гидросистемы самолета.

В авиации сроки коротки. И вот уже вы не видите на большом аэродроме привычной картины: электрокар везет к самолету чемоданы. Теперь это делает автомобиль ГАЗ-53А, специально оборудованный для загрузки багажа в самолет. Вместо трапов с электроприводом ныне применяются только трапы на автомобильном ходу, более маневренные, быстрые.

На летном поле вы встретите сегодня рефрижераторы для подвозки продуктов, и самосвалы, и микроавтобусы, и автолифты, и универсальные грузовики. На службе у неба состоят машины почти всех наших автозаводов.

Н. СЕМИНА



Дорога и безопасность

В. МАРТИНАЙТИС,
министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог Литовской ССР

Дороги Литвы сегодня и завтра

Не проезжайте мимо!

Мера ответственности и мера наказания

Мелкие нарушения — крупные неприятности

Два месяца назад Верховный Совет Литовской ССР обсуждал вопросы транспортного обслуживания народного хозяйства и населения и развития автомобильных дорог республики. Уже из одного этого факта ясно, какое огромное значение придается у нас обеспечению бесперебойной и безопасной работы автотранспорта.

Сегодня в Литве на каждую тысячу квадратных километров территории приходится 511 километров автомобильных дорог. В то время как до 1940 года дорог с усовершенствованным покрытием у нас практически не существовало, а незначительная часть гравийных и щебеночных, пригодных разве что для гужевого транспорта, была основательно разрушена в годы Великой Отечественной войны.

Первая забота дорожников в послевоенный период была восстановить главные транспортные пути, обеспечить возможность проезда хотя бы по основным из прежних дорог. Однако и после ремонта они по сути дела оставались все теми же гужевыми трактами, совершенно не приспособленными к скоростям и интенсивности автомобильного движения. Поэтому на важнейших направлениях в срочном порядке начались работы по устройству облегченных черных покрытий. В 1957 году протяженность таких дорог в республике составила уже почти 1500 километров.

Простое улучшение покрытия существующих путей давало немедленный экономический эффект, обеспечивало надежную и столь необходимую транспортную связь колхозов, совхозов, периферийных предприятий с городами и столицей республики. И только в последние годы мы начали закладывать основу новой, мощной дорожной сети, строя ее капитально, по нормам высоких технических категорий и одновременно с учетом всех требований безопасности на ближайшую перспективу. А ее нетрудно представить. Технико-экономические исследования показали, что за 1955—1970 гг. интенсивность автомобильного движения в среднем по республике возросла в 3,8 раза. На нынешнем этапе развития по всем расчетам такой же рост интенсивности будет достигнут уже к 1980 году. И это при достаточно высоком исходном показателе. В предвидении роста транспортных потоков на главных дорогах мы приступили к их комплексной реконструкции.

В первую очередь речь идет о дороге Вильнюс — Каунас, имеющей исключительно большое значение не только для транспортных связей республики, но и для межреспубликанских связей по направлениям Москва — Минск — Калининград и Минск — Вильнюс — Рига. Новая скоростная дорога с четырехполосной проезжей частью и зеленой разделительной полосой была сдана в эксплуатацию в 1970 году. Она отличается современными транспортными развязками и пересечениями в разных уровнях, которых здесь насчитывается 18. Эта автомагистраль не только удобна, но и



Так выглядят тросовые ограждения на новых автомагистралях Литвы. Они значительно повышают безопасность движения.

красива. В результате комплексных работ по формированию и благоустройству придорожной зоны она теперь отвечает всем требованиям современного ландшафтного проектирования и эстетики. В интересах безопасности движения мы отказались от сплошных полос зеленых насаждений по обе стороны дороги. Принцип группового озеленения со свободно размещенными деревьями открывает придорожный пейзаж, а разнообразие обстановки, как известно, снижает утомляемость водителя.

В прошлом году было завершено строительство новой автомобильной дороги, связывающей Вильнюс с Тракайскими озерами, широко известными и как зона отдыха, и как арена крупнейших всесоюзных и международных соревнований по гребному и парусному спорту. Осуществлены большие работы по переустройству, улучшению технического состояния и других дорог. В результате асфальтированные магистрали составляют сейчас свыше 60 процентов основной дорожной сети республики и протянулись более чем на 6 тысяч километров, связав между собой все города, районные центры и поселки городского типа.

Замечу, что протяженность асфальтированных местных дорог увеличится за это десятилетие еще в семь раз.

Усовершенствование дорожной сети весьма эффективно сказалось на экономике. За годы восьмой пятилетки оно сохранило народному хозяйству 51 миллион рублей. Это означает, что большая часть затрат на переустройство дорог уже окупилась.

Реконструированные дороги позволили развивать высокие скорости, что потребовало уделить особое внимание вопросам безопасности движения. Для профилактики дорожных происшествий делается многое. Расширена проезжая часть на подходах ко всем крупным городам республики. На дорогах первой и второй технических категорий устраивают шероховатое покрытие. Проложены объезды ряда городов, что освободило их улицы от транзитного транспорта, сократило его пробеги. Как показали расчеты, строительство таких обходов окупается в течение трех-четырех лет эксплуатации.

На маршрутах с интенсивным автобусным движением построены сотни современных павильонов, а у большей части автобусных остановок созданы уширения дороги с перронами и скамейками для пассажиров. В живописных местах автомагистралей размещены специальные площадки для отдыха водителей и стоянки машин. На участках дорог, проходящих по высоким насыпям, помимо барьеров из железобетонных колесоотбойных плит, широко применяется тросовое ограждение, которое существенно снижает опасность съехать с дороги.

Почти все дорожные знаки на магистралях имеют светоотражающую поверхность. Но вот разметка проезжей части доставляет дорожникам много хлопот Ее приходится восстанавливать по три-четыре раза в год из-за плохого качества лакокрасочных материалов. Нашей химической промышленности пора серьезно заняться решением этой проблемы.

В работе по реконструкции и капитальному ремонту дорог мы опираемся на тщательный анализ причин дорожных происшествий. Министерство автомобильного транспорта и шоссейных до-







Сверху вниз:
дорога Вильнюс—Каунас с разделительной полосой;
схема развязки;
площадка для стоянки машин и отдыха водителей на автомагистрали.
Фото И. Чикотаса

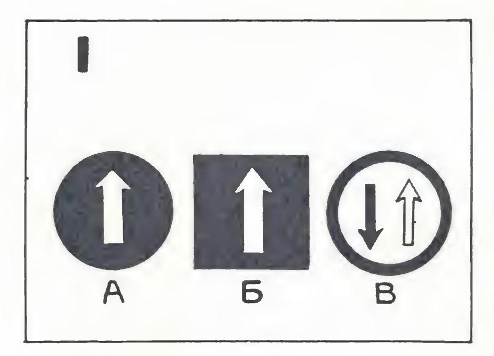
рог республики глубоко изучает все зарегистрированные Госавтоинспекцией аварии и несчастные случаи, с особым вниманием обследуя те участки дорог, где наблюдается самая большая аварийность. Но все-таки одна реконструкция дорог в смысле безопасности не может дать очень многого. И вот почему. Реконструкция—это, по сути дела, перевод местных дорог в более высокий ранг в результате их расширения, улучшения покрытия, выравнивания трассы. Но, оставаясь единственными путями сообщения между городами и селами, они по-прежнему должны иметь дело буквально со всеми видами транспорта, начиная от самого быстроходного и кончая тракторами и гужевыми повозками. При возросших скоростях такое опасное соседство ничего хорошего не сулит. Мы убедились в этом на практике. Вот почему решено в новой пятилетке несколько изменить стратегию в дорожном строительстве. Магистральные дороги будут прокладываться по новым трассам, оставляя в стороне мелкие города, поселки и дороги между ними. Это позволит разделить потоки транспорта транзитного и занятого местными перевозками, значительно улучшит условия для безопасной езды.

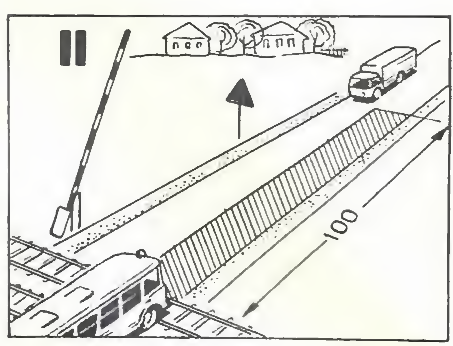
Наш анализ причин дорожных происшествий обнаружил и иные факторы. После завершения реконструкции на многих дорогах стало возможным движение с весьма высокими скоростями. Однако к быстрой езде многие водители оказались не подготовленными. Прежние приемы управления в новых условиях стали подводить. Разогнавшаяся машина по-иному повела себя при поворотах, при торможении и других маневрах. В протоколах ГАИ все чаще замелькали слова «превышение скорости». К слову сказать, это стало причиной почти половины всех аварий. Вывод: надо совершенствовать водительское мастерство, нужна более высокая транспортная дисциплина. Иными словами, нужно улучшить учебную и воспитательную работу с водителями.

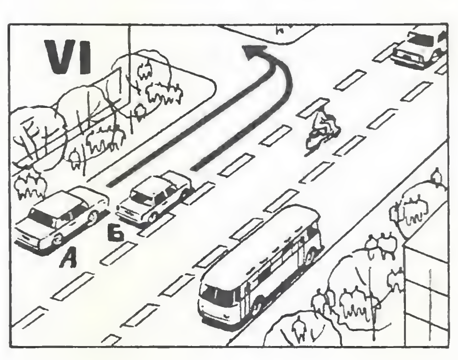
Директивами XXIV съезда КПСС в нынешней пятилетке намечены высокие темпы автомобилизации. Перед дорожниками Литвы тоже встают большие задачи. Предстоит еще более быстрыми темпами вести строительство новых скоростных автомагистралей — дорог завтрашнего дня. При их прокладке основным критерием явится не только пропускная способность, но и максимальные удобства для пассажиров, транзитного транспорта, автотуристов, словом, для всех пользующихся автомобильными дорогами.

Этим требованиям будет отвечать новая первоклассная четырехполосная автомагистраль Вильнюс — Рига, строительство которой уже ведется. С такими же высокими параметрами запроектирована дорога Каунас — Клайпеда, прокладывать которую мы начали в первую очередь на наиболее напряженных участках, прилегающих к городам Каунас и Клайпеда. Ведется реконструкция имеющих большое народнохозяйственное значение дорог Рига — Шяуляй — Советск, Каунас — Советск через Юрбаркас, Вильнюс — Друскининкай и на ряде других направлений.

Осуществление всей этой программы явится новым шагом к созданию всех условий для интенсивного и безопасного движения по нашим дорогам.







I. Какой из этих знаков называется «Одностороннее движение»?

А	Б	В
1	2	3

II. Какие маневры запрещены в показанной зоне?

обгон стоянка	остановка стоянка обгон	стоянка	задний ход стоянка
4	5	6	7



ГДР. Стремление как можно ближе поставить автомобиль к месту своей работы присуще всем автомобилистам. Градостроители ГДР, опираясь на проведенные здесь исследования, считают, что так называемый радиус пешеходной доступности от места стоянки автомобиля до объекта, ставшего целью приезда, должен находиться в зависимости от общей численности населения города. Например, в городе с населением в 500 тысяч человек он не должен превышать 140 метров, в городах с населением свыше 1 миллиона человек — его пределы 170—300 метров. Причем более целесообразным считается равномерное распределение стоянок, нежели концентрация машин на стоянках большой вместимости.

АНГЛИЯ. Психологи рекомендуют водителям разговаривать за рулем самим с собой. По их мнению, произнесенные вслух фразы вроде «Внимание на водителя с левой стороны!», «Сейчас последует крутой поворот!» и т. п. помогают поддерживать внимание на высоком уровне.

АНГЛИЯ. В стране ведется большая научно-исследовательская работа по созданию комфортабельных и безопасных автобусов, роль которых в перевозках пассажиров постоянно растет. Интересно, что особая роль отводится анализу пожаров, имевших место на автобусных маршрутах, которых ежегодно случается около 2000. Например, в 1969 году только пожарные команды выезжали на тушение 560 пожаров, а их, как правило, вызывают в 25 случаях из 100. В подавляющем большинстве причинами пожаров были различные неисправности электрооборудования и нарушения в работе двигателя, реже — перегрев отдельных узлов и небрежное обращение с огнем. Намечаются мероприятия по устранению конструктивных недостатков автобусов, усовершенствованию двигателей, тормозных систем и электрооборудования, более широкому применению огнестойких отделочных материалов пассажирского салона.

США. Заторы в уличном движении, загрязнение воздуха, непрерывно растущее число автомобильных катастроф — все это заставляет американских специалистов искать новые пути решения транспортной проблемы. Многие видят выход из положения в том, чтобы «заставить американцев пересесть с автомобилей в общественный транспорт».

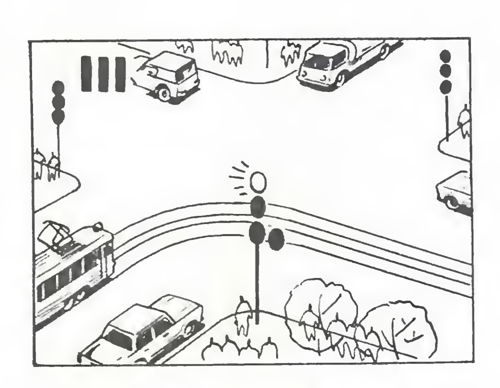
Власти начали робкую программу по расширению сети общественного транспорта в главных городах страны. Но пока эти усилия дали незначительные результаты.

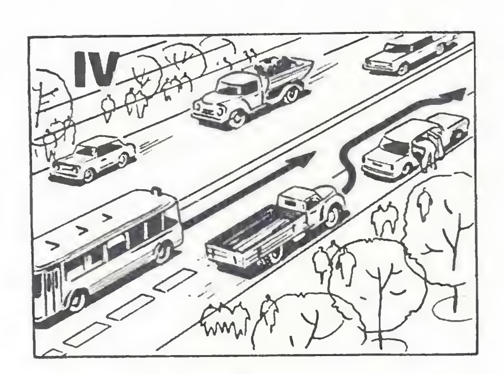
США. Специальный замок, который обеспечивает включение гидравлических тормозов автомобиля, оставляемого на стоянке, разработан калифорнийской фирмой «Дженеральд Бауэр». Механизм замка при закрытом положении препятствует выходу гидравлической жидкости в главный тормозной цилиндр. В этом положении автомобиль не может быть перемещен с места даже на буксире.

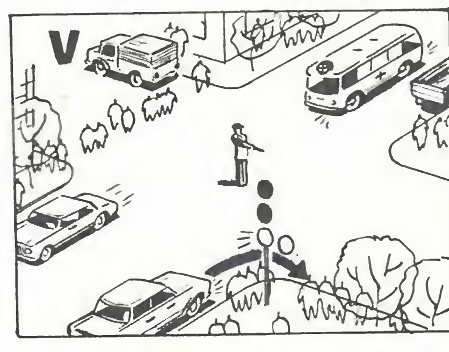
США. Психологи не советуют садиться за руль непосредственно после просмотра телепередачи. Обнаружено, что водители, которые долгое время смотрели телевизор, невнимательны и часто упускают из виду опасную ситуацию на дороге. Причиной является раздражение светом кинескопа глазного нерва и нервной системы, которое проходит очень медленно.



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ







III. Кому из водителей можно повернуть направо?

водителю трамвая — 8; водителю автомобиля — 9; никому — 10

IV. Кто должен уступить дорогу?

водитель автобуса — 11; водитель грузовика — 12

V. Разрешено ли движение в показанном направлении?

да — 13; нет — 14

VI. Какой водитель правильно повернул на перекрестке?

только А — 15; только Б — 16; оба водителя — 17

VII. Когда водителям грузовых автомобилей запрещено движение в левом крайнем ряду?

всегда — 18; при двухрядном движении в данном направлении — 19; при трехрядном движении в данном направлении — 20

VIII. Как буксировать автомобиль с неисправным рулевым управлением и неисправным освещением сзади при видимости менее 20 м?

любым способом — 21; на жесткой сцепке — 22; путем частичной погрузки в кузов — 23; буксировка запрещена — 24

Ответы — на стр. 30

На дорогах всего света



ФИНЛЯНДИЯ. В стране вводятся новые номерные знаки для автомобилей. Теперь они представляют собой белые таблички с красными цифрами и буквами (до сих пор было наоборот), покрытые для лучшей различимости люминесцентным лаком.

ФРГ. Исследования показали целесообразность установки вдоль автомагистралей стальных барьеров. При аварии автомобиль скользит вдоль такого барьера, что в 70 случаях из 100 позволяет избежать более серьезных последствий. А такие происшествия не редкость. На оснащенных подобным образом шоссе на каждом километре ежегодно в среднем происходит три наезда на барьер.

ФРГ. В одно из воскресений в католическом соборе Св. Иоганна во Франкфурте-на-Майне перед алтарем были вывешены дорожные знаки. Капеллан посвятил свою проповедь обучению молодежи правилам движения. «Транспортная проповедь» сопровождалась музыкой битансамбля.

ШВЕЙЦАРИЯ. На одном участке автострады, проходящем вблизи болотистых лугов, где часто бывают туманы, установили стенку из пластмассы высотой в 3 метра. Это простейшее сооружение препятствует проникновению тумана к дороге.

ШВЕЙЦАРИЯ. Доктор Любих из Института транспортной медицины в Шафхаузене рекомендует всем автомобилистам, и в первую очередь пожилым, у которых способность видеть в темноте ослаблена, больше есть черники. Полагают, что тот, кто ест чернику, видит лучше, особенно ночью.

ЭФИОПИЯ. Правительство выделяет на развитие коммуникаций и транспорта в ближайшие годы 23 процента всех капиталовложений. Дело в том, что треть населения живет пока в районах, отстоящих от ближайшей дороги более чем на 30 километров. К тому же протяженность дорог, пригодных для движения в любую погоду, составляет всего 8 тысяч километров. Остальные лишь немногим лучше обычных тропинок, совершенно непроходимых в сезон дождей. По новой программе планируется построить более 5 тысяч километров шоссейных дорог.

ЯПОНИЯ. Градостроители и работники транспорта уделяют особое внимание прогнозам развития страны на XXI век. В настоящее время на японских островах проживает 104 миллиона человек, а к 2000 году эта цифра, как полагают, вырастет до 135 миллионов. Специалисты считают, что в век высоких скоростей вряд ли имеет смысл решать проблемы каждого города в отдельности. Поэтому все городские образования рассматриваются как взаимосвязанная система, имеющая единую транспортную структуру. В основе планировки всей страны будут лежать сверхскоростные магистрали, предназначенные для новых видов транспорта, развивающих до 500 км/час. Эти магистрали, пролегая в специальных тоннелях или на эстакадах, будут соединять между собой не только «сухопутные» города, но и те, которые с развитием строительной техники появятся среди моря. Сложившаяся в настоящее время сеть железных дорог и скоростных автомагистралей отойдет на второй план, обеспечивая главным образом перевозки местного значения.

Вместо эпиграфа:

На автомобильных дорогах в среднем 24 из каждых 100 происшествий представляют собой столкновение с различными препятствиями.

Из статистики дорожных происшествий



КАМЕНЬ ПРЕТКНОВЕНИЯ

Да, это была тяжелая картина. Изуродованный мотоцикл, кровь на асфальте, два безжизненных тела, распростертые на обочине... Каждый увидевший это не мог не задаться вопросом: «Как же случилось такое? Кто виноват?» На первый вопрос ответить было просто, как и представить себе обстановку происшествия. Случилось вот что.

Каким-то образом на дороге очутился довольно крупный камень. То ли выпал из кузова, то ли, устраняя поломку автомобиля, его притащил для подспорья кто-нибудь из водителей. А может быть ни одно ни другое — не в том суть. Как попал камень на дорогу, не столь уж важно, но неужели же его нельзя было сразу убрать? Нашлись очевидцы того, что он пролежал на дороге если не весь день, то во всяком случае много часов. За это время мимо проехал не один десяток водителей. Промчались, не останавливаясь, не обращая внимания.

Теперь вы поняли, как произошло то, что рано или поздно должно было случиться? Конечно, мотоциклист в темноте не заметил камня и на полном ходу столкнулся с ним. Водителя и пассажира выбросило вперед, падая, каждый ударился головой об асфальт и — много ли человеку надо. Последствия оказались столь тяжкими еще из-за того, что мотоциклисты были без шлемов. В ином случае, утверждают специалисты, они почти наверняка остались бы живы. Но и здесь нет полной уверенности, ибо где гарантия, что при столкновении мотоцикл не бросит под колеса встречного автомобиля? Таких финалов тоже бывало сколько угодно.

Второй же вопрос, о виновниках трагедии, оставался без ответа. Найти того, кто бросил камень на пути многих, практически было невозможно. К тому же этот человек мог и не подозревать ни о чем. Но другие-то видели помеху, не с завязанными же глазами ездят! Так в чем дело? В поисках ответа на этот вопрос мы и установили на дороге наш, ну что ли, редакционный пост ГАИ. Перед вами, читатели, его почти документальный отчет, сопровождаемый фоторапортом.

Условия эксперимента подсказала сама жизнь. Когда мы обосновались на шоссе, мимо проехал грузовик с лесом. Подумалось: может ли кусок омертвевшего ствола, отломившись, упасть на дорогу? Вполне вероятно. Так был решен вопрос о характере препятствия. Полутораметровая коряга даже позаметнее камня. Может быть, теперь-то все сложится по-иному? Увы, как будто на дороге ни души не было. Проносились машины с номерными знаками Москвы и Краснодара, Сочи и Ярославля, Ростова и многих других городов и районов. А бревно все лежало... Сначала мы не останавливали никого. Просто наблюдали. Наш «камень преткновения» был виден отчетливо и, судя по тому, как вели себя водители, издалека. Они загодя выходили на полосу встречного движения или смещались к обочине и, не снижая скорости, лихо мчались дальше. Так мы проводили глазами ЗИЛ-130 под номером 73-15 СОА, ГАЗ-51 62-05 ККЖ, ЛАЗ-695 38-02 ККЧ. Может, это в характере водителей крупногабаритных автомобилей, для которых такая помеха не столь опасна? Да нет, в следующих партиях машин проследовали «Жигули» 59-17 МКИ, «Волга» '20-50 ККК, наконец мотоцикл с коляской 20-24 РОЦ! Все так же: объехали — и были таковы. Но вот любопытная ситуация: перед водителем огромного рефрижератора 77-70 ККФ не только препятствие на пути, но и встречная машина. Пришлось почти остановиться, пропуская другого. Казалось, что уж сейчас-то распахнется дверца, спрыгнет водитель, сделает пять шагов, чуть поднатужится — и опасности как не бывало! Ничего подобного. Переждал встречного и дальше. В сходной обстановке водитель ЗИЛ-130 с прицепом 57-62 ККФ не нашел, увы, лучшего решения, как с ходу направить автопоезд на обочину, и долго еще стояло над дорогой пыльное облако... Третий же избрал и вовсе запрещенный путь: не обращая внимания на встречную «Волгу», он повел свой ЗИЛ 33-23 ККС на объезд препятствия почти лоб в лоб и создал опасную обстановку. Нет, дальше оставаться «в секрете» было нельзя! И тогда состоящий в нашей бригаде штатный автоинспектор поднял свой жезл.

Через несколько секунд возле нас замирает тяжелогруженая «Колхида» 39-23 КГБ, идущая, как выясняется, из Нальчика. Знакомимся с водителем: Зозик Данилович Черджемов, за рулем с 1937 года, не новичок, голова уже седая.

— Зозик Данилович, что, на дороге все в порядке?

— По-моему, да.

— Никаких опасностей, помех?

— Да нет, все нормально.

— Но мы заметили, что вы в полукилометре отсюда вдруг кинулись в сторону.

— Так там бревно посреди дороги!

— А вы говорите, все нормально.



Это произошло в другом месте, но могло случиться и здесь.



Значит, все-таки помеха была, и довольно опасная, не правда ли?

— Так.

— Скажите, а с вами при подобных обстоятельствах не случалось никаких бед?

— Со мной — нет, а вообще о таких авариях слыхал.

— Как же тогда вы проехали мимо явной угрозы на пути многих, и вашем в том числе?

— Извините, как-то не подумал...

Вот таким было наше первое интервью. К сожалению, остальные похожи на него как две капли воды, а потому и приводить их здесь не имеет смысла. Хотя оправдания мы слышали разные. Анатолий Васильевич Розанов, например, на ГАЗ-51 59-28 ККФ торопился на склад «Сельхозтехники». Времени, видите ли, было в обрез. Тимофей Карпович Белянов на «Жигулях» 50-05 ККЧ колхоза «Красное Знамя» Лабинского района последний раз книжечку Правил движения смотрел в 1959 году и, как говорят, слыхом не слыхивал относительно обязанности водителя устранить препятствие, если оно встретится на пути. Эдуард Сергеевич Сарибегов из Тбилиси, оказывается, побоялся затормозить на большой скорости свою «Волгу» 28-08 ГАА. Впрочем, довольно объяснений. Честно говоря, мы им не верили. По глазам наших собеседников видно было, что говорят они не то, о чем думают. А один из них, садясь обратно в машину, откровенно обронил: «Другие уберут!»

Вот это уже похоже на правду. Здесь, на наш взгляд, и есть «камень преткновения» в переносном смысле. Другие уберут. А почему не мы? Значит, по принципу «моя хата с краю»? Но с такими принципами, извините, порядка на дорогах не жди. Говорят, не желай другому того, чего себе не пожелаешь, но интересно, как рассуждали бы наши «герои», попади они в тяжелое положение в аналогичных условиях? А ведь как аукнется!.. Если ты не позаботишься о попутчиках, кто же позаботится о тебе? Обратитесь еще раз к снимку, сделанному на месте катастрофы, с рассказа о которой мы начали эти заметки. Теперь можно смело утверждать, что причиной подобных трагедий в большинстве случаев становится равнодушие к судьбе товарища, безответственность тех, кто, проезжая, видел опасность и пальцем о палец не ударил, чтобы отвести ее. Катастрофа случилась в другом месте, но могла произойти и на дороге, которую выбрали мы. По вине таких людей, как Матвиец, Черджемов, Зюзин, Белянов, Сарибегов и им подобных.

Вы, конечно, хотите знать, где все это происходило? Наш эксперимент проводился на одном из участков дороги Краснодар — Горячий Ключ, обычной дороги, так сказать, районного масштаба. Мы намеренно ушли от магистральных трасс: там более или менее налажена эксплуатационная служба, и водитель с такими вещами не сталкивается. Мы взяли дорогу помельче, каких в стране тысячи и где человек за рулем в полном смысле слова должен быть хозяином положения и, как хозяин, рачительным и заботливым. К сожалению, встретившиеся нам водители таких качеств не проявили. Каждый из них заслуживал наказания, но по нашей просьбе автоинспекция отпустила их с миром. Пускай на первый раз совесть будет им судьей.

Ну а что же с «камнем преткновения»? Нет, нашелся все-таки водитель, который остановился и скинул корягу с дороги. Мы не собираемся делать из него героя, его поступок естествен. Так и должно быть. Познакомьтесь: Александр Трофимович Лысенко, техник-строитель из колхоза им. Карла Маркса Брюховецкого района Краснодарского края. Александр Трофимович — начинающий автолюбитель, за его плечами только 15 тысяч километров пробега. Но, видимо, как строитель он очень хорошо понимает, из каких составляющих складываются условия безопасного движения, как важно поддерживать дорогу в исправном состоянии.

— А как же можно было поступить иначе! — сказал он, отвечая на наши вопросы. — Кто же будет следить за дорогой, как не мы, водители!

Этими словами и закончим репортаж. Мы собирались, правда, привести в качестве эпилога текст статьи 20 Правил движения, где есть прямые указания на этот счет. Но передумали. В конце концов, дело даже не столько в том, содержится такая норма в Правилах или нет. Речь идет прежде всего не о писаных, а о, так сказать, вечных законах дорог — чувстве ответственности за общее дело, беспокойстве за судьбу всех, с кем сводит нас дальний путь. Действительно, кто же будет следить за дорогой? Конечно, все мы сообща и каждый в отдельности. Только так!

Г. ЗИНГЕР, В. ШИРШОВ,
спецкоры «За рулем»,
В. СЕРЕБРЯКОВ,
начальник отдела пропаганды краевой ГАИ
Краснодарский край

Проносились машины с номерными знаками Москвы и Краснодара, Сочи и Ярославля, Ростова и многих других городов и районов. А бревно все лежало...



— Как же вы проехали мимо явной опасности на пути многих?
— Извините, как-то не подумал...



— Почему не остановился? Да коряга-то была небольшая...



Наконец-то нашелся человек, правильно понявший свою обязанность. Небольшое усилие — и помехи как не бывало!

В порядке обсуждения

БЕЗ ПОЛЬЗЫ ДЕЛУ

Успешное выполнение планов девятой пятилетки в любой отрасли народного хозяйства немыслимо сейчас без совершенствования системы управления производством. Наряду с этим идет непрерывный поиск более эффективных форм и методов воспитательной работы, в частности касающихся общественного и административного воздействия на нарушителей производственной дисциплины. В этой связи, мне кажется, есть основания пристальнее взглянуть на практику наказания шоферов, совершивших те или иные проступки, такой «высшей мерой», как лишение водительских прав.

Конечно, борьба с дорожными происшествиями — первостепенная задача Госавтоинспекции и автотранспортных предприятий. Конечно, она требует решительности и принципиальности. И все-таки дисквалификационные комиссии ГАИ, на мой взгляд, прибегают к лишению профессиональных шоферов прав на вождение слишком часто и не всегда оправданно.

Чтобы автора не заподозрили в узковедомственных воззрениях или в стремлении прикрыть недостатки в работе руководимого им коллектива, считаю необходимым дать короткую справку.

Ленинградское пассажирское таксомоторное предприятие № 2 — один из крупнейших таксомоторных парков страны. В нем трудится сейчас около 1800 водителей и насчитывается свыше 1000 автомобилей. Производственный план прошлого года нами выполнен по всем показателям. При том, что количество водителей и машин в парке непрерывно растет, число дорожных происшествий, участниками которых были наши водители, неуклонно снижается (хоть и не так быстро, как мы того желали бы). Это, по-видимому, закономерно. На предприятии заново отстроен и оборудован учебный комплекс отдела безопасности движения, налажена система дополнительной подготовки водителей к специфическим условиям работы такси, широко пропагандируется опыт передовиков безаварийной езды, вводится предрейсовый осмотр шоферов. Наконец, коллектив парка награжден грамотой за развитие автоспорта, о прикладном значении которого, как средства повышения водительского мастерства, и говорить не приходится. Таким образом, речь пойдет о «вполне благополучном хозяйстве», у которого, вроде бы, нет повода роптать на судьбу. И все же...

Как это ни парадоксально, при всех наших стараниях год от года просто неудержимо растет число водителей, лишенных прав за разные прегрешения. В 1968 году таких в нашем парке оказалось 80 человек, в 1969-м — уже 120, в 1970-м — 198, а в минувшем — 277 человек! Не подумайте, что так обстоят дела только в нашем хозяйстве: в остальных шести таксомоторных парках Ленинграда за 1971 год было лишено прав на различные сроки более 1100 водителей. Не знаю, как в других местах, а у нас автоинспекция следует такому принципу: три просечки в талоне предупреждения — и водитель направляется на дисквалификационную комиссию.

На пользу ли это делу? Берусь утверждать обратное. Сразу оговорюсь, что о пьяницах за рулем и речи не будет. Их, без всякого сомнения, надо наказывать по всей строгости закона, что и делается. Но из наших 277 водителей 265 были лишены на сроки от 15 дней до трех месяцев, стало быть, пьяниц среди них не было.

Итак, почти 18 процентов водителей парка в течение года отстранялись на разные сроки от управления машиной. А что дала эта мера? Рассмотрим положение, в котором мы очутились, сначала с экономической точки зрения. Предприятие потеряло 15 770 человеко-дней и свыше 260 тысяч рублей валового дохода. Кроме того, парк начислил из фонда заработной платы 32 тысячи рублей за непроизводительный и малоквалифицированный труд на различных вспомогательных работах по гаражу тем, кто дожидался возврата водительского удостоверения. Добавлю, что среди временно утративших трудоспособность, а больничные листы оплачиваются рабочему, как известно, по среднему заработку, большинство составляют именно лишенные прав и переведенные на нижеоплачиваемую работу. В результате на государство ложится еще большее бремя расходов, не учитываемых ни одним статистическим органом. Наконец, трудоустроить всех лишенных водительских прав мы, разумеется, не можем. Приходится увольнять стажированных, уже «обкатанных» шоферов и брать на их место новичков, которые еще, как говорят, хромают на обе ноги. Ясно, что ни безопасность движения, ни наша экономика от этого не выигрывают. Даже при авариях (незначительных, разумеется) сплошь и рядом получается так: ущерб от повреждения машины исчисляется несколькими рублями, а убыток предприятия от лишения водителя прав составляет несколько тысяч рублей.

Теперь о моральной стороне проблемы. Известно, что действенность любого наказания во многом зависит от того, насколько провинившийся осознал, что с ним обошлись соразмерно содеянному. Однако практика лишения водительских прав за любые три просечки в талоне предупреждений, за даже не грубые, а, так сказать, рядовые нарушения правил приводит к тому, что водитель чувствует себя обиженным. Да и как говорить об убедительности мотивировок, когда при таком количестве персональных дел у членов дисквалификационной комиссии на разбор каждого из них есть 3—5 минут времени.

Выходит еще и так, что за один и тот же проступок водитель наказывается по существу дважды. Ведь ни одно нарушение правил, а тем более аварию администрация и общественные организации парка не оставляют безнаказанными. Здесь и меры дисциплинарного порядка, и разбор провинившегося на совете общественных автоинспекторов, на общем собрании колонны. Однако впоследствии его за те же самые нарушения лишают и водительских прав.

Наконец, отстраненные от управления автомобилем сроком на один месяц просто берут очередной отпуск. Так что вроде бы их и не наказывали. Можно, конечно, воспрепятствовать этому, но ведь надо бороться и с текучестью кадров.

Нет, что ни говорите, такая «популярность» меры наказания, которая должна быть исключительной, сделала ее малоэффективной. Так же как злоупотребление лекарствами ведет к тому, что они перестают действовать.

Вот почему, вынося этот вопрос на обсуждение и работников ГАИ, и автотранспортников, хочу сделать такое предложение. Давайте отстранять от руля, и не на месяц-другой, а на целый год тех, кто неоднократно допускает грубейшие нарушения правил, грозящие серьезными последствиями. Пьяниц, может быть, следует лишать прав на вождение вообще на всю жизнь. В остальных же случаях нарушителей надо подвергать крупному денежному штрафу, лишать «тринадцатой зарплаты», льгот при получении отпусков, путевок, жилья и т. п. **Пусть, в конце концов, наказание несет провинившийся, а не государство,** не предприятие, как это сплошь и рядом происходит сейчас.

Ч. БЕГЛЯРБЕКОВ,
директор пассажирского таксомоторного предприятия № 2
Ленинград

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 26.

Правильные ответы — 2, 6, 10, 12, 14, 15, 20, 24.

I. В новом ГОСТе знак «Одностороннее движение» имеет вид, показанный на рисунке Б.

II. На протяжении 100 метров после железнодорожного переезда запрещена лишь стоянка (ст. 59в).

III. Оба водителя должны ждать дополнительного сигнала — «стрелки» (ст. 78).

IV. При выезде из занимаемого ряда надо пропускать движущихся в прямом направлении (ст. 42).

V. Жесты регулировщика «старше» сигналов светофоров (ст. 72).

VI. Перед поворотом надо занять крайнее левое положение на проезжей части (ст. 41).

VII. На широких улицах и дорогах, где можно двигаться в три ряда и более, грузовикам движение в крайнем левом ряду запрещено (ст. 37).

VIII. При любом способе буксировки освещение сзади должно быть исправно (ст. 108 и 109). Если бы был неисправен только руль, автомобиль можно было бы буксировать путем частичной погрузки в кузов. Мы предложили еще раз задание на правила буксировки в связи с тем, что в части тиража № 6 журнала в ответе на последнюю задачу эти слова «путем частичной погрузки в кузов» были пропущены.

ПАРОЛЬ ЛЕГКОМЫСЛЕННЫХ

— Эта неделя благополучная, — сказал майор Пушков. — По всему Софийскому округу только пять происшествий.

— Жертвы?

— К сожалению, трое погибших...

Фраза звучит достаточно бесстрастно, но я не могу обвинить Пушкова в равнодушии. Знаю, что действительно нелепейший случай погубил три молодые жизни. Произошла катастрофа, ужасающая своей неожиданностью и жестокой бессмысленностью.

Люди, работающие в КАТ*, встречаются с такими трагическими случаями часто и воюют с ними каждодневно. Это налагает своеобразный профессиональный отпечаток: внешнее бесстрастие, сочетающееся с внутренней непримиримостью. Вероятно, часовые дороги чувствуют себя как на линии фронта: каждый день приходится анализировать сводки о катастрофах, о раненых и убитых, чтобы разработать планы оборонительных и наступательных мероприятий...

Не так давно мы встретились с Пушковым в клубе журналистов, за чашкой кофе. Рядом сидели несколько моих коллег, и темой разговора были причины дорожных происшествий.

— Вероятно, вы делите водителей на две категории: нарушителей, уже пойманных, и нарушителей, еще не разоблаченных, — попытался сострить один из журналистов.

Шутка не была из разряда тактичных, но майор не обиделся.

— Нет, мы не считаем нарушителями всех, но случаев недисциплинированности, мелких нарушений на дорогах еще слишком много, — ответил он и неожиданно предложил мне: — Не хотите ли провести рабочий день с сотрудниками нашей службы на трассе...

И вот наш разговор продолжается в служебной машине КАТ. Въезжаем на пригородное шоссе к Витиня. Я часто озираюсь, но ни одного нарушения правил движения не замечаю.

— Не оглядывайся, — усмехается Пушков. — Вот пристроимся в более подходящем месте, тогда увидишь.

Еще немного, и позиция выбрана перед поворотом на правом ответвлении от основной магистрали. Четкая белая осевая линия на асфальтовом полотне предупреждает, что обгон здесь запрещен.

— Будем считать только мелкие нарушения, — говорит Пушков. — Никого не останавливаем, ни у кого не пробиваем талоны, только наблюдаем. Не возражаешь?

Понятное дело, я согласен. Позиция наблюдателя меня вполне устраивала, особенно на этом активном участке. Движение здесь очень оживленное. Суббота, послеобеденное время — и машины идут сплошным потоком. Белая черта на шоссе, однако, дисциплинирует всех: быстроходные «волги» и «жигули» покорно ползут вслед за тяжелыми грузовиками. Никто не нарушает правила. Моя боевая готовность записывать в блокнот недисциплинированных постепенно уступает место гордости за высокую сознательность шоферского сословия.

— Это эксперимент номер один, — констатирует Пушков. — Пока мы торчим здесь у всех на виду — ты с блокнотом, а я в форме, — каждый будет демонстрировать свое безграничное уважение к правилам. Теперь проведем эксперимент номер два.

* КАТ — сокращенное наименование госавтоинспекции Министерства внутренних дел НРБ.

Спустя несколько минут наша служебная машина была замаскирована за поворотом. Пушков притулился за придорожным дубом, а я просто присел у опушки леса.

Результаты были для меня неожиданными. В течение часа девятнадцать водителей выполнили обгон неправильно, с выездом на полосу встречного движения, нарушив безмолвный, но строгий язык разметки. Было бы излишним описывать конкретно каждую ситуацию. Поразило меня другое. Каждый из этих девятнадцати прежде, чем пересечь линию запрета, поглядывал на меня. И после этого, успокоившись, — очевидно, моя цивильная фигура случайно присевшего близ дороги туриста никому не внушала опасения, — каждый начинал недозволенный обгон. Несколько раз возникали опасные ситуации, но не об этом теперь речь. Важно другое: каждый из этих девятнадцати сознавал, что совершает опасное нарушение правил. Это было написано на лицах.

— Теперь проведем эксперимент номер три, — сказал Пушков. Я не заметил, когда он покинул свое укрытие и встал за моей спиной. — Контрольный эксперимент. Только полчаса.

Я все еще во власти мыслей о человеческом характере и о психологии нарушителей. Полчаса стоим с Пушковым как на посту. Точнее, он стоит. В форме, с жезлом в руке. Специально, чтобы видели его издалека. Результат? Ни одного неправильного обгона. Впрочем, «контрольный» эксперимент был излишним — я уже предвидел результаты.

Не хочется заниматься поучениями. Сам майор Пушков проявил достаточный такт, чтобы не объяснять мне очевидное. Но я продолжал думать о странностях человеческой психологии. Многое вспомнилось и осмыслилось по-иному. Припомнилось, что на шоссе встречные машины частенько сигналят зажженными фарами в ясный день. Это негласное «товарищеское» предупреждение — впереди стоит пост КАТ. Товарищеское ли? Или молчаливое соучастие в потенциальном нарушении? Это пароль легкомысленных. Почему же мы сами готовы минировать заботы о собственной безопасности?

Могут сказать: это же мелкие нарушения. Пусть мелкие! Но недавно совсем «мелкое» нарушение лишило жизни молодое семейство...

Сейчас в КАТ у меня много друзей. Я беру у них материалы о дорожных происшествиях. За сухими колонками цифр стоят загубленные человеческие жизни, раненые и изувеченные, огромные материальные потери... Я уже говорил: иногда чувствуешь, что это своеобразный фронт. Люди, воюющие на этом фронте, действуют не ради признания и наград. Но им необходима наша помощь. Мы, кто своим поведением создает опасность для собственной жизни, мы должны им помочь. Безопасность на автострадах нужна всем, и бороться за нее должны все. И теперь, когда где-нибудь на шоссе встречная машина сигналит фарами в ясный день, кажется мне, что кто-то мерзко и соучастнически подмигивает: «Смотри, как надуваем КАТ!» Сожалею, что нет возможности ответить ему так, как хотелось бы.

Максим НАИМОВИЧ

Опубликовано в Болгарском еженедельнике «Поглед»
Перевод Ю. Федорова-Черногорского
Рис. А. Тебенева

По письму приняты меры

Читатель Ф. Галущенко из г. Тернополя написал в редакцию о том, что на местной СТО, куда он обратился по поводу обслуживания «Жигулей», клиентам уделяют мало внимания, низка культура производства, рабочие одеты неряшливо. Были отмечены и другие недостатки. Мы попросили Хмельницкое производственное межобластное управление «Укрглававтотехобслуживание» проверить факты и о результатах сообщить редакции.

Ответил на наше письмо главный инженер управления В. Дужицкий. Он подтвердил, что критические замечания сделаны по существу. Письмо обсуждалось на производственном собрании работников тернопольской СТО в присутствии представителя Волжского автозавода.

Для более полного удовлетворения нужд владельцев автомобилей станция стала работать по-новому — без выходных дней. В комнате, где находятся заказчики, имеются прейскуранты на все виды работ по обслуживанию и ремонту, стоимость запчастей и материалов. К услугам посетителей справочная техническая литература, каталоги, номенклатура имеющихся в продаже запчастей, образцы обивочных материалов.

Во время обслуживания окрашенные поверхности автомобиля закрываются специальными чехлами, что значительно снижает возможность их повреждения. Автомобили принимает у заказчиков и сдает им специальный водитель в чистой спецодежде.

На станции работает моечная установка, оборудованы и вступили в строй все посты, рабочие получили новую спецодежду и все необходимые инструменты.

●

В Болховское районное объединение «Сельхозтехника» Орловской области был принят на работу молодой водитель В. Царев. Однако ездить на машине ему пришлось недолго: заведующий гаражом настоял на том, чтобы малоопытного водителя перевели в слесари. При этом допускал по отношению к нему грубость, высокомерие.

Об этом В. Царев рассказал в своем письме в редакцию.

По нашей просьбе разбором жалобы водителя занималось областное объединение «Сельхозтехника». Заместитель председателя объединения Е. Амелин сообщил следующее. После окончания курсов В. Царев устроился на работу в райобъединение, за ним закрепили бензовоз. Но вскоре ему предложили временно перейти на работу слесарем. Заведующий гаражом В. Коган в отдельных случаях действительно проявлял грубость по отношению к Цареву, что и послужило поводом для жалобы. В настоящее время тов. Царев переведен на работу водителем. За грубое отношение к подчиненным тов. Когану приказом по райобъединению объявлен выговор.

●

Водитель мотоцикла В. Каргальский из Донецка написал нам о том, что был остановлен якобы за превышение скорости работниками Госавтоинспекции. Один из них, тов. Бородин, назвал свою фамилию, другой — не пожелал. Был составлен протокол, у «нарушителя» взяли объяснение. В результате — временное лишение прав. Ко всему прочему работники ГАИ были далеко не вежливы. «Я хочу попросить вас разобраться с этим вопросом», — заканчивает свое письмо читатель.

На обращение редакции получен ответ из ГАИ УВД Донецкого горисполкома, в котором говорится, что письмо было обсуждено среди всего личного состава, материал направлен на административную комиссию для пересмотра. А через несколько дней мы получили еще одно сообщение из ГАИ: удостоверение В. Каргальскому возвращено.



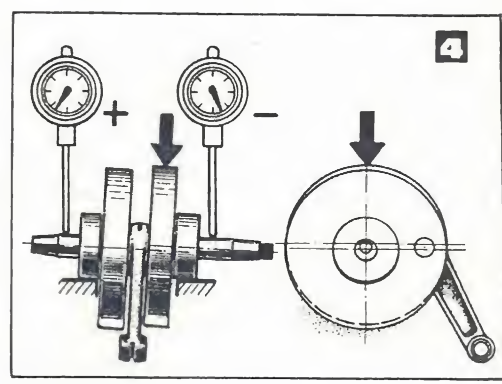
ЦЕНТРИРОВАНИЕ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА

«Прочитали в февральском номере журнала «За рулем» за этот год, что в мастерской г. Каунаса ремонтируют коленчатые валы мотоциклов «Ява» заменой шатуна. Расскажите, пожалуйста, как проверяют после этого центровку вала. От группы «явистов» — П. Русанов, г. Ставрополь».

«При ремонте двигателя «ИЖ-Планета» уронил коленчатый вал. Как восстановить теперь его центровку! — К. Пусков, г. Вышний Волочек».

Соосность цапф коленчатого вала (и коренной шейки в трехопорных валах) — обязательное условие нормальной работы двигателя. Чем больше их несоосность, тем сильнее вибрация двигателя, выше механические потери и меньше срок службы коренных подшипников коленчатого вала (внутренние их кольца перекашиваются и защемляют шарики или ролики). Иногда страдают даже посадочные гнезда в картере. Коленчатые валы отечественных мотоциклов (кроме «Днепра»), а также «Явы» и «Паннонии» выполнены составными (рис. 1). Их цапфы и шейки (пальцы) соединены со щеками (маховиками) посредством прессовой посадки — диаметр отверстия при этом меньше диаметра пальца или цапфы. В коленчатых валах двухцилиндровых ижевских двигателей (ИЖ-Ю, ИЖ-Ю2) цапфы после сборки приварены к щекам.



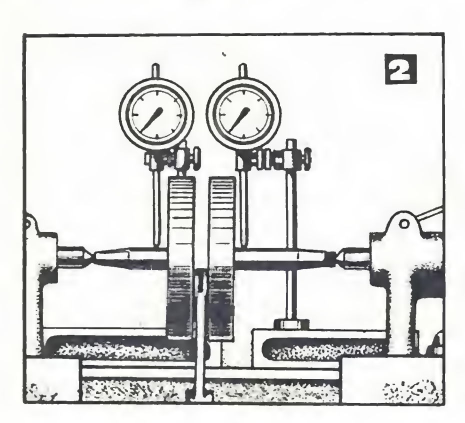


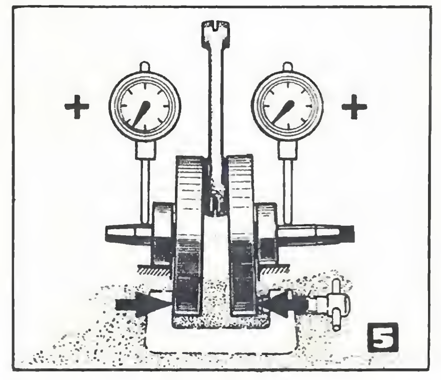
Чтобы обеспечить соосность (в пределах до 0,01 мм), на заводе цапфы шлифуют уже на собранном коленчатом валу. Вследствие этого наружная (шлифуемая) часть цапфы становится эксцентричной по отношению к запрессованному концу; при ремонте вала замена цапфы без последующей шлифовки невозможна.

Необходимость проверить соосность коленчатого вала возникает обычно после его ремонта, разборки двигателя без соответствующих приспособлений (исключающих деформацию вала) и в других подобных случаях.

Ремонт коленчатого вала, связанный с заменой шатунных подшипников, предусмотрен только на мотоциклах «Ява». Для них завод выпускает специальный комплект: шатун в сборе с роликовым подшипником и пальцем. Методика этой работы подробно изложена в книге «Ремонт мотоциклов «Ява» (А. К. Михеев и Б. В. Синельников, «Машиностроение», 1971).

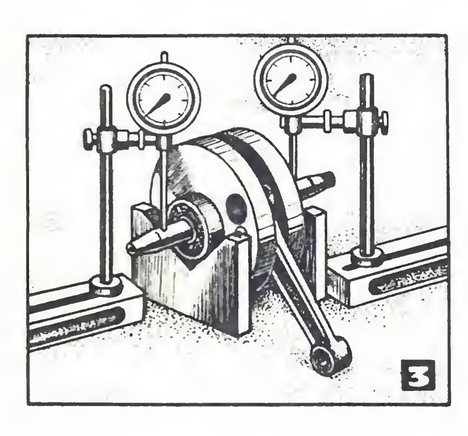
Соосность цапф (и коренной средней шейки) вала определяют по биению их посадочных поверхностей при вращении вала в поверочных центрах или центрах токарного станка (рис. 2). Величину биения — она вдвое больше величины несоосности — измеряют закрепленным на стойке индикатором часового типа с ценой деления 0,002—0,01 мм.

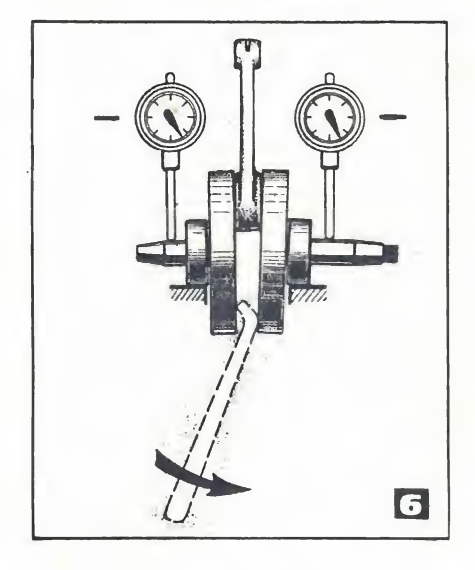




В домашних условиях, при отсутствии таких центров соосность вала с достаточной точностью можно определить на ровной поверхности стола или стекла. На цапфы надевают коренные подшипники так, как они располагаются в двигателе. Если внутренние кольца их садятся со значительным натягом (например, у мотоциклов «Ява»), лучше воспользоваться другими, технологическими подшипниками, даже изношенными, внутреннее отверстие которых шлифуют (хотя бы шкуркой) для более легкой их установки. В противном случае можно повредить вал при монтаже и снятии подшипников.

Далее кладут вал на М-образные подставки, деревянные или металлические, устойчиво закрепленные на столе (рис. 3). К концам вала подводят индикаторы (в крайнем случае можно работать одним) и, вращая вал, определяют на одинаковом расстоянии от подшипников наивысшие и низшие точки цапф, отмечая их соответственно знаками «+» и «—».





Поворачивают вал так, чтобы ось шатунного пальца располагалась горизонтально в одной плоскости с цапфами. Наивысшие (или низшие) точки должны находиться при этом примерно в одной плоскости. Если это условие нарушено, значит, щеки развернуты одна относительно другой на шатунном пальце (рис. 4). Ударами молотка по выступающей щеке поворачивают ее в сторону другой щеки до совмещения их в одной плоскости. Добившись этого, вновь определяют места наибольших отклонений цапф и ставят вал так, чтобы шатунный палец находился вверху. Если при этом обе точки «+» окажутся вверху (рис. 5), щеки нужно сжать с противоположной пальцу стороны молотком или струбциной, а если внизу (рис. 6), — наоборот, раздвинуть щеки рычагом. Постепенно меняя их положение, добиваются минимального биения цапф. Допустимой считается величина до 0,03 мм.

Иногда места наибольших отклонений цапф располагаются по обе стороны от оси вала. Это значит, что цапфы отстоят на разных расстояниях от шатунного пальца. Биение, вызываемое этим обстоятельством, устранить правкой вала невозможно. Если оно превышает 0,05 мм, вал следует заменить.

Центровку коленчатого вала двигателя «Ява-350», имеющего среднюю коренную шейку, проводят аналогичным образом. Сначала добиваются соосности одной цапфы со средней шейкой, а затем другой.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

МАГНИТНАЯ ОБРАБОТКА ВОДЫ

Если обычную воду перед заливкой в систему охлаждения пропустить через слабое магнитное поле, уменьшается отложение накипи на стенках каналов и в радиаторе. Для этой цели применяют имеющиеся в продаже магнитные насадки на водопроводные краны и воронки.

На своей «Волге» я сделал устройство для непрерывной обработки воды в системе охлаждения (см. рисунок). Четное количество (шесть — восемь) небольших постоянных магнитов **1** прикрепите клеем «88» к тонкой полоске резины **2**, чередуя полюса. Теперь оберните эту ленточку вокруг шланга **3**, соединяющего верхний бачок радиатора с патрубком на блоке цилиндров. Закрепите ее изоляционной хлорвиниловой лентой, а поверх — еще полоской резины **2** и вторым слоем ленты.

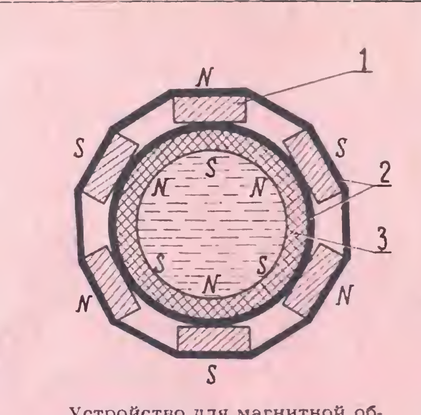
В качестве рабочих элементов я использовал примерно равные куски магнита динамического громкоговорителя.

После установки такого устройства моя «Волга» прошла уже более 80 тысяч километров — накипи нет, двигатель не перегревается.

Л. СУПРУН

г. Москва, В-415, Ленинский проспект, 122, кв. 106

Послесловие. Для тех, кто хочет более подробно узнать о намагничивании воды с целью предотвратить образование накипи, рекомендуем прочесть брошюру А. Моисеева «Предупреждение образования накипи в автомобильном двигателе». Она сравнительно недавно выпущена издательством «Транспорт» в Москве.



Устройство для магнитной обработки воды: 1 — постоянные магниты; 2 — полоски резины; 3 — шланг.

СУДИМ ПО ВРЕМЕНИ

Равномерность работы цилиндров двигателей можно определить довольно точно. Снять колпачок провода высокого напряжения со свечи одного цилиндра и соединить вывод провода с «массой». Пустить двигатель, установить ручку управления дросселем в такое положение, чтобы двигатель работал устойчиво, закрыть краник подачи топлива в карбюратор и одновременно включить секундомер или отметить время по секундной стрелке часов. Когда двигатель остановится (израсходовав все топливо из карбюратора), определить время его работы. Проделать то же самое со вторым цилиндром обязательно при одинаковом положении рукоятки «газа».

По моим наблюдениям, меньше времени работает тот цилиндр, где беднее смесь, поэтому регулятор поворачиваю в сторону этого цилиндра.

Добившись одинаковой продолжительности работы цилиндров, можно быть уверенным, что двигатель отрегулирован правильно.

В. СОЛОВЬЕВ

Могилевская область, Кричевский район, п/о Полоница, д. Бродок

РЕМОНТ БЕНЗОНАСОСА В ПУТИ

В дальней поездке у автомобиля вышла из строя диафрагма бензонасоса. Как я ни хитрил, как ни разворачивал лепестки один относительно другого — ничего не помогало, течь продолжалась.

Выручил обычный полиэтиленовый мешочек. Я вырезал из него два круга по образцу старой диафрагмы и проложил их между поврежденными слоями. Уже почти год работает восстановленный таким образом насос — все в порядке.

И. ДУДИН

Краснодарский край, г. Крымск, Пролетарская, 36, кв. 9

ЕЩЕ ОДНА ЛАМПА

На боковом прицепе БП-65 к мотоциклу ИЖ используется в качестве габаритного такой же фонарь, как на заднем крыле мотоцикла. В нем предусмотрена установка двух ламп, а применяется лишь одна. Я ставлю в него вторую и соединяю ее с лампой стоп-сигнала мотоцикла. Теперь работают два сигнала торможения, причем дополнительная лампа при перегорании основной может занять ее место.

Л. ПОЛЯКОВ

Владимирская область, г. Ковров, ул. Б. III Интернационала, 27

40 ЗУБЬЕВ ВМЕСТО 36

Чтобы облегчить движение на мопеде или мотоцикле по тяжелой дороге с подъемами и спусками, желательно, как известно, увеличить передаточное отношение задней передачи.

На мопеде «Рига-4» я достиг этого, заменив ведомую звездочку с 36 зубьями звездочкой от мопеда «Рига-3» с 40 зубьями. Уменьшение максимальной скорости почти неощутимо, зато улучшились тяговые качества мопеда. Двигатель теперь нормально работает почти на всех режимах без перегрузок.

В. ЧЕБОТАРЬ

Черновицкая область, Глыбокский район, ст. Волчинец, ГЭС

РАБОТАЕТ ЛИ ВАКУУМ-РЕГУЛЯТОР РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ?

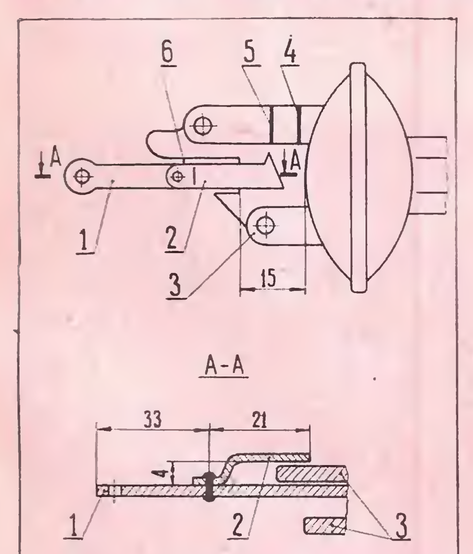


Рис. 1. Установка контрольной стрелки-указателя: 1 — тяга; 2 — указатель; 3 — кронштейн; 4 и 5 — контрольные риски; 6 — вырез в кронштейне.

Определить это без специального стенда практически нельзя. Обычно проверка сводится к тому, чтобы удостовериться в надежности соединения вакуумной трубки в штуцерах. А неисправности диафрагмы, микротрещины трубки, закупорка отверстий в ней или стенке смесительной камеры, заедание подвижной пластины контактов прерывателя и различные другие, скрытые от глаза неисправности остаются невыявленными. Между тем от нормальной работы вакуумного регулятора распределителя зависит оптимальная регулировка опережения зажигания на всех рабочих режимах двигателя, а следовательно, такие важные качества автомобиля, как экономичность, мощность, тепловой режим двигателя.

Предлагаю очень простую переделку привода вакуум-регулятора для «Москвича» и «Запорожца», которая позволяет всегда точно знать, работает ли автомат.

Конструкция ясна из рис. 1. В кронштейне **3** нужно сделать вырез **6** шириной примерно 8 мм. К тяге **1** вакуум-регулятора приклепываем тонкую металлическую полоску **2**, которая и служит стрелкой-указателем. На кронштейне **3** нужно нанести две хорошо заметные риски **4** и **5**, причем одна ставится при неработающем двигателе, а другая — при максимальных оборотах холостого хода.

Теперь можно видеть, как изменяется положение указателя **2** с изменением режима работы мотора, и, следовательно, всегда знать, исправен ли вакуум-регулятор.

Думаю, что такое устройство (рис. 2) можно сделать на вакуумном регуляторе распределителя любого автомобиля. Все что для этого нужно — дрель с 2-милли метровым сверлом, плоский надфиль ножницы, кусочек жести, две заклепки размером 2×3 мм и час-два времени.

Л. ИВАНОВ

г. Москва, ул. Юных Ленинцев, 59, корп. 2, кв. 36



Рис. 2. Переделанная часть вакуум-регулятора.

ТРИ ЛИЦА ОДНОГО РАЛЛИ

На снимках — несколько моментов ралли «Москвич-72».

В дополнительных соревнованиях дорога каждая секунда, спортсмен выжимает из машины все, чтобы достичь быстрее финиша скоростного участка (фото вверху). Экипаж «Жигулей» под № 181 выступил в однодневке среди владельцев индивидуальных машин. Запас времени есть — неплохо еще раз убедиться, что все исправно. «Расти большой, расти счастливый», — говорит водитель, пожимая ручонку малышке, и улыбка ребенка — лучшее напутствие спортсмену.

Фото С. Тапкина

Это было необычно. В одном соревновании стартовали такие асы автомобильного спорта, как В. Бубнов, А. Печенкин, Л. Потапчик, В. Ржечицкий, и рядом — водители, имеющие сравнительно небольшой спортивный опыт, новички на собственных машинах. Но автомобилисты разной квалификации не соперничали между собой. Потому что ралли «Москвич-72» на приз имени летчика-космонавта дважды Героя Советского Союза В. Н. Волкова, проведенное Автозаводом имени Ленинского комсомола, совмещало в себе по существу три соревнования. Для каждой группы водителей была своя дистанция, свой график движения, отдельный зачет и специальные призы.

О том, насколько интересными и поучительными оказались эти ралли, рассказывают их участники.



Н. ШЕВЧЕНКО,
старший инженер-испытатель АЗЛК, заместитель главного судьи соревнований

Стоит ли доказывать, насколько полезно ралли для повышения водительской квалификации. Не случайно этим увлекательным видом соревнований занимаются автомобилисты заводов и автотранспортных предприятий. Для АЗЛК, где я работаю, ралли имеет ярко выраженный прикладной характер: подготовка машины к соревнованиям, участие в них помогает рабочим обогатить свои знания, в деле оценить достоинства, выявить слабые места машины. Вот почему завод стремится проводить самые различные состязания среди своих автомобилистов — «фигурку», скоростной подъем, многоборье и, конечно, ралли.

Развивая автоспорт, мы всегда стремились добиваться того, чтобы каждое соревнование было в максимальной степени интересно и для опытных мастеров, которых у нас немало, и для начинающих спортсменов, в том числе тех, кто впервые выходит на старт. Так появилась не совсем обычная программа авторалли «Москвич-72», четвертых на счету завода. Одно соревнование мы разделили на трехдневные для опытных гонщиков — с дистанцией 2870 километров, жестким графиком движения, большим количеством дополнительных скоростных испытаний; двухдневные для спортсменов средней квалификации — здесь дистанция 1360 километров, менее жесткий график и однодневные — для водителей собственных автомобилей, стартовавших на 510-километровой трассе с небольшим количеством скоростных участков. Таким образом, в одном соревновании, при одном составе судейской коллегии нам удалось привлечь на старт водителей самой разной квалификации. Зачет для каждой группы был, естественно, отдельный.

Почему мы устроили «ралли для всех»? У нас считается, что крупный автозавод может и должен сыграть роль своего рода опорного пункта для развития автомобильного спорта, в том числе и массового. В конечном итоге автомобилестроителям не безразлично и то, как будут рядовые водители эксплуатировать созданные ими машины.

Ралли «Москвич-72» проводились в форме открытого первенства Автозавода имени Ленинского комсомола. Вместе с десятью его командами в нем приняли участие экипажи филиала АЗЛК в Кинешме, ЗИЛа, автополигона НАМИ, таксомоторных парков и автобаз Москвы, водители из Вышнего Волочка. Всего стартовало около 120 экипажей, в том числе 24 в однодневке. Трасса пролегала по дорогам Московской, Ивановской и Владимирской областей. Ралли вызвали большой интерес среди местных любителей спорта.

А. ПЕЧЕНКИН,
водитель-испытатель АЗЛК, мастер спорта, победитель трехдневных соревнований

В экипаже с известным гонщиком Владимиром Бубновым я участвовал во многих ответственных соревнованиях. С полной уверенностью могу сказать, что программа ралли «Москвич-72» по сложности почти не уступала чемпионатам страны. Судите сами: 46 часов «чистого» движения, средняя скорость на некоторых сложных участках задавалась в 100 км/час, к тому же одно за другим почти непрерывно следовали дополнительные испытания. Да и соперники у нас были хоть куда — Л. Потапчик и К. Сочнов, В. Ржечицкий и В. Богомолов, А. Шишков и А. Стадницкий. Словом, это были настоящие сложные ралли. Вот почему радовались мы своей победе так, словно завоевали золотые медали чемпионов страны. А, может быть, еще и потому такой успех особенно приятен, что выступали на виду у товарищей по заводу.

Мне кажется, что для нас, «трехдневщиков», устроители ралли даже перестарались в придумывании сложности. Из 47 экипажей финишировало лишь 13. Видимо, надо было дать небольшой отдых перед последним и самым трудным кругом. Не случайно большинство сошло именно здесь. Причина тому — усталость.

Соревнование, безусловно, полезное, интересное. Оно служит одновременно серьезной проверкой мастерства ведущих гонщиков и хорошей тренировкой перед ответственными стартами. Все же выскажу одно пожелание: это ралли видится мне, если можно так сказать, фирменным, в котором спортсмены на автомобилях «Москвич» получали бы от завода при необходимости техническую помощь.

В. ФЕДОРЧУК,
водитель-испытатель АЗЛК, победитель двухдневных соревнований

У нас на заводе много начинающих автоспортсменов. Каким бы ни было интересным участие в «фигурке», многоборье, все же хочется выступить в серьезных ралли вместе с нашими известными мастерами. Это очень важно — рядом с ними готовить автомобиль к соревнованиям, учиться тонкостям составления легенд. Ценность автоералли «Москвич» и в том, что наш двухдневный маршрут пролегал по тем же дорогам, по которым ехали самые опытные гонщики. Правда, график движения у нас был менее жесткий. Но все равно на скоростных участках мы могли увидеть в деле тех, у кого учимся мастерству.

Еще одна особенность ралли «Москвич». Испытали ее на себе только спортсмены АЗЛК. Дело в том, что у нас на заводе существует правило: не доехал до финиша по собственной вине — пропусти очередное соревнование, потерпел аварию из-за горячности — понаблюдай в роли зрителя два соревнования. Подобная строгость вполне оправдана. Она учит дисциплине, аккуратности, точному выполнению указаний тренера. Выиграв это ралли, мы вместе с напарником В. Ивановым приблизились к получению звания кандидата в мастера спорта.

А. ВЫСТАВКИН,
доктор технических наук, призер однодневных соревнований на личных автомобилях

Второй раз участвую в ралли «Москвич» и получаю большое удовлетворение. В минувшем году наш экипаж на «Жигулях» занял третье место среди участников однодневных соревнований на личных автомобилях, а теперь, выступая на такой же машине, вместе с инженером-конструктором В. Светом мы поднялись на ступень выше.

Меня, да и других автолюбителей ралли привлекает возможностью улучшить свои водительские качества, приобрести прочные навыки ориентирования на местности, полнее проверить машину. Могу уверенно сказать, что ралли с его специальными участками, скоростным маневрированием — прекрасная школа вождения. То, что получаешь за день соревнований, вряд ли приобретешь за месяцы пребывания за рулем автомобиля в обычной обстановке.

Водитель, будь то профессионал или любитель, должен чувствовать себя уверенно. Это безусловная гарантия от всяких неприятностей в пути. А уверенность лучше всего приобретается в трудных условиях, на спортивных трассах. Вот почему нынешнее ралли «Москвич-72» большинству «однодневщиков» понравилось больше, чем прошлогоднее. Трасса была сложнее, и это хорошо. На одном из трудных участков нашему экипажу довелось «заработать» 60 секунд штрафного времени. Как на грех, на этом участке нам попалось немало встречных и попутных машин, что заставило несколько снизить скорость. Но ведь один из экипажей смог пройти всю трассу без штрафных, значит, и мы, прояви больше умения, добились бы лучшего результата.

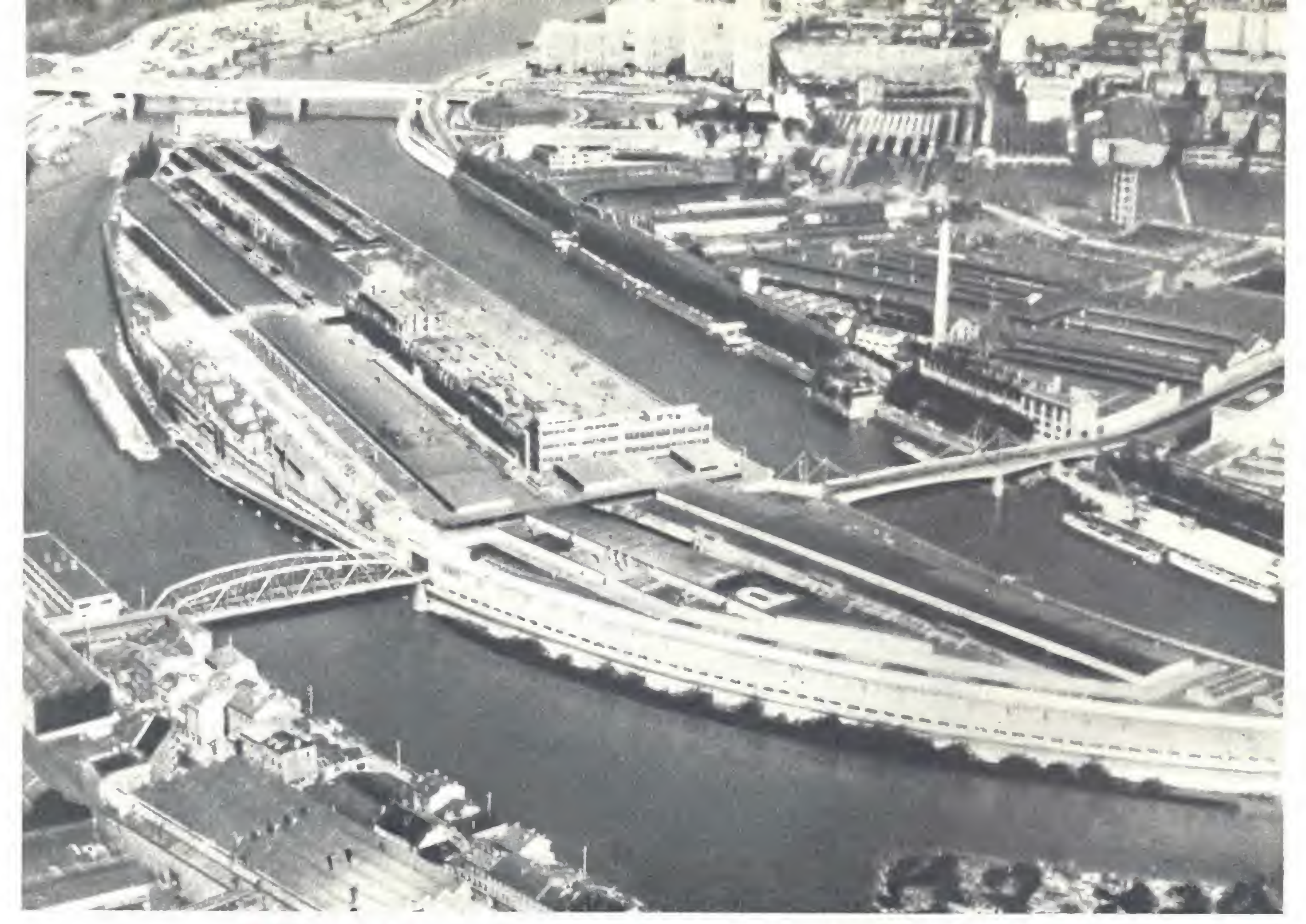
Хочу привести один пример, показывающий, какое большое значение имеют для автолюбителя занятия автомобильным спортом. В минувшем году я отдыхал в Литве, в Паланге. Поехал туда на машине. Пожалуй, впервые за десять лет мне удалось выдержать очень высокую среднюю скорость движения. Вряд ли без тренировки, которую получаешь на ралли и при подготовке к ним, это было бы возможно. Особенно большую пользу нам, автолюбителям, приносят дополнительные соревнования. И хорошо, что журнал «За рулем» учредил специальный приз для экипажа, который окажется победителем в этих соревнованиях. Его выиграли В. Шеленков и Ю. Снобков.

На старт однодневного ралли «Москвич-72» вышло 24 экипажа. Пока это мало по сравнению с теми возможностями, которые имеются в столице. У многих автолюбителей проявляется еще боязнь, как бы не повредить машину. Опыт, не только личный, но и многих других экипажей показывает, что бояться нечего. Из всех стартовавших в однодневке машин сошли с трассы только три, ни у одной из них не было сколько-нибудь серьезных повреждений. Будем надеяться, что в ралли «Москвич-73» примут участие многие владельцы автомобилей столицы. Пожалуй, стоит организовать и соревнования автолюбителей нескольких городов.



Результаты соревнований

Командные. «Трехдневка»: 1. АЗЛК-1; 2. спортивный клуб «Планета»-1; 3. автополигон НАМИ. «Двухдневка»: 1. АЗЛК-ОТК; 2. АЗЛК-ОГК-2; 3. АЗЛК-цех испытаний. **Личные.** «Трехдневка»: «Москвич» — 1. В. Бубнов — А. Печенкин; 2. А. Шишков — А. Стадницкий; 3. В. Ржечицкий — В. Богомолов. «Волга» — 1. Ю. Климашов — Д. Матвеев; 2. С. Лахтерман — А. Куличев; 3. Ю. Вохин — В. Яковлев. «Двухдневка»: «Москвич» — 1. Б. Иванов — В. Федорчук; 2. А. Котов — О. Олейников; 3. С. Смирнов — Н. Губачев; «Волга» — 1. В. Колесников — В. Мандрыко; 2. Н. Судаков — С. Коренной; 3. В. Глотов — В. Жуков. «Однодневка»: 1. В. Юлыгин — М. Тихомирнов; 2. В. Свет — А. Выставкин; 3. А. Соловьев — Е. Ямщиков.



НАШ ПАРТНЕР „РЕНО"

Недавно во время поездки по СССР президент французской государственной компании «Рено» Пьер Дрейфус знакомился с советскими автомобильными заводами. В беседе с корреспондентом ТАСС гость рассказал о большом впечатлении, которое производят технические достижения нашей страны, размах ее промышленного развития. Он отметил положительные результаты, достигнутые за годы сотрудничества советских и французских автомобилестроителей, и выразил надежду на новые успехи. Эти отношения перспективны, так как они развиваются на основе взаимной выгоды и способствуют укреплению традиционной дружбы советского и французского народов.

В предлагаемой здесь статье инженер-конструктор завода имени И. А. Лихачева Н. РАЗИНЧЕВ рассказывает о крупнейшей французской фирме «Рено», которая сегодня является нашим партнером в области автомобилестроения.

«Режи насионал де юзин Рено» — так полностью произносится название одного из крупнейших в Европе автомобильных объединений. Еще его называют просто «Рено». Это слово хорошо знакомо в нашей стране. В 1925 году на московских улицах появились первые в Советской России такси — 15 автомобилей «Рено». На одном из «больших» «Рено» ездил Владимир Ильич Ленин. В апреле 1929 года экспедиция Ферсмана, исследовавшая Каракумы, продвигалась по барханам и сыпучим пескам на автомобилях «Рено-Сахара».

Деловые отношения между советскими автомобильными предприятиями и фирмой «Рено» с каждым годом становятся шире и многограннее. На московском заводе имени И. А. Лихачева много лет действуют автоматические линии для обработки деталей двигателя, изготовленные «Рено». При участии фирмы оснащалось и ижевское автопроизводство. В 1971 году пущены в строй новые корпуса автозавода имени Ленинского комсомола, где установлено большое количество оборудования «Рено». Это национальное производственное объединение сотрудничает с нами и в сооружении Камского автозавода.

Не случайно в последнее время возрос интерес к нашему французскому партнеру.

Что же представляют собой предприятия «Рено»? Они разбросаны по всей территории Франции. После второй мировой войны объединение было национализировано. Сегодня на «Рено» работает почти 78 тысяч человек. Основные его заводы расположены в северо-западной части Франции. Там изготовляются главные детали и узлы автомобилей, а также производится высокосортная сталь, причем в большом количестве — листовая. Более пяти тысяч поставщиков-смежников работают на основные заводы.

Самый большой и самый старый завод «Рено» расположен на берегу Сены и на ее островах в пригороде Парижа — Бийанкуре. Здесь сохраняется деревянный сарайчик — мастерская братьев Рено, положившая 74 года назад начало фирме. Здесь Луи и Марсель Рено в 1898 году построили свой первый автомобиль. К началу первой мировой войны фирма «Рено» уже делала большие представительские автомобили, а маленькая мастерская превратилась в музей.

По Сене от Шуази-ле-Руа до Сандувилля через Париж, Флен, Клеон плывут баржи. Река похожа на большой конвейер, по которому из глубины Франции почти до самого Ла-Манша и обратно движутся детали и автомобили «Рено». Вдоль Сены по железной дороге и автостраде из Парижа в Гавр тоже везут детали и автомобили «Рено». Это три главные магистрали, связывающие заводы объединения.

Вверх по течению Сены, недалеко от основного завода в Бийанкуре, — где собирают легковые «Рено» и грузовики, изготовляют автомобильные моторы для Р-4, а кроме того, литье и поковки, — находится предприятие, выпускающее рессоры для всех «Рено». Это в Шуази-ле-Руа.

В 56 километрах к западу от Парижа, во Флене, в 1952 году был построен второй по величине завод объединения. Его продукция — автомобили «Рено-8», «Рено-10» и частично «Рено-16». Здесь же находится центральный склад запасных частей, откуда они направляются на все предприятия «Рено» во Франции и за границей, а также во все филиалы и фирмы-импортеры.

Общий вид старейшего завода в Бийанкуре, который занимает площадь всего 1,07 км². В его цехах работает 31 тысяча человек.

В отношении планировки и организации производства завод во Флене — одно из передовых предприятий в Европе, и, если верить утверждению вице-президента «Форд Мотор К°» Дэвиса, он лучше любого американского. При его проектировании и строительстве были использованы лучшие достижения мирового автостроения. С конвейеров Флена ежедневно сходит около 1200 автомобилей.

Еще дальше от Парижа (128 километров по автостраде, ведущей в Гавр) — город Клеон. Здесь сосредоточено производство двигателей для всех моделей «Рено» (кроме «Рено-4»). Ежедневно на клеонском заводе делают от 1500 до 1800 моторов, но это не максимальная производительность. При полной загрузке оборудования он способен выпускать две тысячи двигателей в сутки.

Кроме того, тут ежедневно собирают более 3000 коробок передач для всех моделей «Рено». Трансмиссии для «Рено-4» отправляются на основной завод в Бий-

анкуре, остальные поступают на конвейер, где их объединяют в силовой агрегат с двигателем и потом отправляют во Флен, Сандувилль и Бийанкур. Третьим главным пунктом программы в Клеоне является производство алюминиевого литья — до 800 тонн в месяц.

Еще один завод находится в Сандувилле — самый современный из сборочных во всей Западной Европе. Все цеха (как и во Флене) размещены под одной крышей. Его продукция — только одна модель «Рено-16» — 500 автомобилей ежедневно.

Каждый день в Сандувилль почти со всех заводов «Рено» прибывают детали и узлы «Рено-16». Из Флена штампованные детали кузова, из Клеона — силовые агрегаты, из Ле-Мана — передние и задние мосты, из Бийанкура — детали подвесок. Доставка деталей осуществляется автомобильным, железнодорожным и водным транспортом.

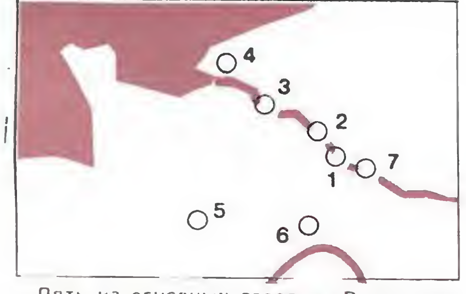
Легковые автомобили — не единственная продукция объединения «Рено». Оно выпускает грузовики, автобусы, танки, тракторы, сельскохозяйственные машины, станки, судовые и промышленные двигатели. Эта французская автомобильная фирма, в отличие от остальных, полностью обеспечивает себя краской. Автоматические линии, специализированные станки и другое оборудование все предприятия «Рено» получают со своего завода в Бийанкуре.

Предприятие «Рено», делающее тракторы, сельскохозяйственные машины, детали шасси для грузовиков и краску, находится в Ле-Мане, в центре северо-западной Франции, и связано с другими заводами железнодорожным и автомобильным транспортом.

Рассказ о деятельности «Рено» будет не полным, если не упомянуть о принадлежащей объединению фирме «Савием». Ее основное производство сосредоточено на четырех заводах — в Лиможе, Бланвилле, Аннони и Сюрсене. На первых двух строят бортовые грузовики, полный вес которых может быть от 3,5 до 19 тонн, и седельные тягачи (общий вес автопоезда от 10 до 38 тонн). В Аннони сосредоточено производство автобусов от 16 до 105 мест. В Сюрсене изготовляют отдельные детали ходовой части автомобилей. Кроме того, там находятся правление и научно-исследовательский центр «Савием».

У «Рено» большая программа научно-исследовательских и проектных работ. Их ведут научно-исследовательский центр «Рюэй» (его профиль — автомобили), испытательный полигон в Монтлери (на котором проводятся все дорожные испытания автомобилей «Рено»), проектный центр «Сери» (здесь проектируются автозаводы, гаражи, станции обслуживания). Широкие и многосторонние исследования дали возможность «Рено» создать ряд прогрессивных конструкций автомобилей, оказавших заметное влияние на развитие автомобилестроения во Франции и за ее пределами. Значительных успехов достигло и станкостроительное производство «Рено», успешно конкурирующее с ведущими станкостроительными фирмами мира.

«Рено» — автомобильная фирма Франции, сотрудничающая с нашими предприятиями в течение долгих лет. В девятой пятилетке научно-технические и экономические контакты между советскими организациями и компанией «Рено» получают дальнейшее развитие.



Пять из основных заводов «Рено» размещены вдоль естественного конвейера — реки Сены: 1 — Бийанкур; 2 — Флен; 3 — Клеон; 4 — Сандувилль; 5 — Ле-Ман; 6 — Орлеан; 7 — Шуази-ле-Руа.



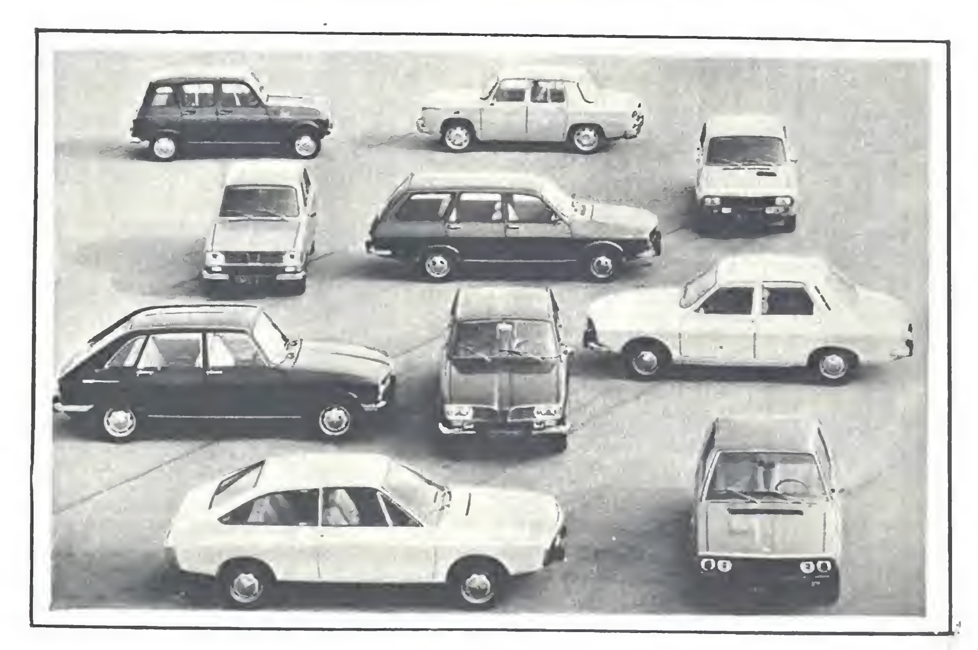


Последняя новинка, модель «Рено-5», показанная на Женевской выставке весной нынешнего года.

Легковые автомобили «Рено» 1972 года

Модель	Число мест и дверей	Рабочий объем, см³	Мощность, л. с.	Длина, м	Вес, кг	Скорость, км/час	Цена, %
4	4—5	782	27	3,67	635	110	100
5Л	4—3	782	34	3,50	710	124	125
5ТЛ	4—3	956	43	3,50	740	140	137
6	4—5	845	34	3,86	750	120	125
6ТЛ	4—5	1108	45	3,86	820	135	141
8	4—4	1108	43	4,00	765	133	123
12Л	5—4	1289	54	4,34	900	145	147
«12 Бреак»	5—5	1289	54	4,40	950	145	164
«12 Гордини»	5—4	1565	113	4,30	940	185	225
15ТЛ	4—2	1289	60	4,26	965	150	193
15ТС	4—2	1565	90	4,26	1005	170	219
16Л	5—4	1565	67	4,24	1010	150	172
16ТС	5—4	1565	85	4,24	1060	165	208
17ТЛ	4—2	1565	90	4,26	1015	170	244
17ТС	4—2	1565	120	4,26	1055	180	312

Примечание. Все модели (кроме «8») — с передними ведущими колесами. На модели «8» — двигатель сзади. Модель «17ТС» снабжается системой электронного впрыска топлива. На моделях «16Л» и «16ТС» за дополнительную плату (11 процентов) устанавливается автоматическая трансмиссия. У моделей «12 Гордини» и «17ТС» — пятиступенчатые коробки передач, у остальных — четырехступенчатые. У моделей «4» и «6» все тормоза — барабанные, а у моделей «12 Гордини» и «17ТС» — дисковые, остальные модели снабжены дисковыми тормозами только на передних колесах.



Легковые автомобили «Рено» (сверху вниз): в левом ряду — модели «4», «6ТЛ», «16Л», «15ТЛ»; в среднем ряду — «8», «12 Бреак», «16ТС»; в правом ряду — «12 Гордини», «12Л», «17ТЛ».



«ТОСОЛ-А» плюс вода

Какие антифризы можно заливать в систему охлаждения «Жигулей»? Можно ли добавлять в нее воду, если уровень охлаждающей жидкости упал ниже нормы? Как определить допустимый предел такого разбавления антифриза? Эти вопросы беспокоят многих наших читателей.

В качестве охлаждающей жидкости на автомобилях Волжского завода применяются водные растворы специальных концентратов «Парафлу 11» и «ТОСОЛ-А». Эти составы взаимозаменяемы, смешиваются между собой и одинаковы по качествам. Какие-либо иные антифризы отечественного производства для «Жигулей» не годятся, и применять их нельзя.

Основной маркой охлаждающей жидкости для ВАЗов, которая, кстати, заливается в систему заводом, является «ТОСОЛ-А40». Это раствор, концентрация которого обеспечивает нормальную работу двигателя и его пуск при температуре до минус 40 градусов.

Начало кристаллизации антифриза, как известно, зависит от количества воды в составе. Приводим таблицу, по которой легко определить, в каких пропорциях смешивать чистый «ТОСОЛ» с водой, чтобы получить заданные физические свойства, как по плотности проверить качества залитого в систему антифриза, как изменятся они при добавлении воды.

Соотношение весовое (в скобках — объемное), проценты		Температура кристаллизации, °С	Плотность при 20°С, г/см³
«ТОСОЛ-А»	Чистая вода		
100	0	—21,5	1,120—1,140
80	20	—45	—
65(62)	35(38)	—65	1,085—1,095
56(50)	44(50)	—40	1,075—1,085
40	60	—24	—
20	80	—8	—

Видите, даже сильное разбавление позволяет эксплуатировать машину до глубокой осени. Но с наступлением морозов плотность нужно довести до уровня «ТОСОЛ-А40» или «ТОСОЛ-А65».

Наиболее универсален для условий средней полосы страны, как уже сказано, раствор «ТОСОЛ-А40».

Если вы будете готовить антифриз из концентрата или захотите долить в систему воду, советуем взять хорошо прокипяченную или дистиллированную воду, соблюдать чистоту и аккуратность.

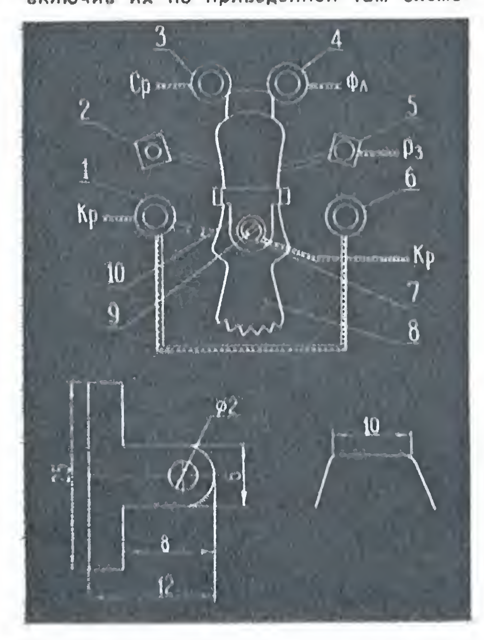
Запомните, что в мороз антифриз более текуч, тщательно следите за всеми соединениями, кранами и другими местами возможной утечки.

Поставьте двухполюсный переключатель

На новых ижевских мотоциклах («Планета-3» и «Юпитер-3») реле ИЖРП-1С указателей поворота при включенном зажигании работает все время. Не сокращает ли это срок службы реле и что можно сделать, чтобы оно действовало только при включении сигналов поворота? Этот вопрос интересует А. Чвирова из Казахстана, группу владельцев ИЖей из Свердловска и других мотолюбителей.

Электронное реле ИЖРП-1С обладает большой долговечностью, и то, что оно находится под напряжением при включенном зажигании, мало влияет на срок его службы.

Чтобы напряжение на реле ИЖРП-1С при существующей системе подавалось только при включении сигналов поворота, нужно подсоединить их к двухполюсному переключателю. Поскольку для мотоциклов таких переключателей не выпускают, можно использовать другие — типа П2ШТ либо мотоциклетные — П200 или П-25А, переделанные по совету В. Евстафьева (см. «За рулем», 1971, № 10), включив их по приведенной там схеме.



Переделка и соединение переключателя П25А (П-200): 1—7 — контактные зажимы; 8 — рычажок; 9 — винт крепления лепестка; 10 — контактный лепесток. Внизу — контактный лепесток и его развертка. Материал — латунный лист толщиной 0,2—0,3 мм.

Условные обозначения цвета проводов: Кр — красный; Рз — розовый; Ср — серый; Фл — фиолетовый.

Несколько иной вариант переделки и соединения переключателя (см. рисунок) применяют В. Гайдуков и В. Моисеев из Смоленска. Они крепят контактный лепесток на оси рычажка, в которой для этого нарезают резьбу М2. Ось от пружины рычажка изолируют шайбой, ликвидируют перемычку между зажимами 1 и 7 и соединяют проводом зажимы 1 и 6. Затем прокладывают два дополнительных (красных) провода длиной около 700 мм и крепят их к зажимам 7 (снизу) и 1. Красный провод реле отключают от клеммы С3 замка зажигания и соединяют с одним из дополнительных. Другой подключают к клемме С3 замка зажигания.

Взрывы под капотом

«Под капотом автомобиля раздался сильный взрыв. Разлетелась аккумуляторная батарея. Почему это произошло? Как бороться с возможностью такого взрыва?» — спрашивает житель города Байрам-Али Марыйской области Ф. Нурисламов. А. М. Зайпуллаев из Аральска задает те же вопросы относительно встречавшихся ему случаев взрыва катушки зажигания при неработающем двигателе.

Прежде всего следует заметить, что подобные «взрывы» в автомобиле — явление чрезвычайно редкое.

Сначала об аккумуляторе. Можно предположить, что первопричиной взрыва был отказ реле-регулятора. В результате батарея сильно перезаряжалась, «кипела», так как регулятор не отключал ее от генератора. При этом из аккумуляторов водород выделялся так бурно, что не успевал рассеиваться. Возможно к тому же, что поверхность пробок батареи была загрязнена, и это еще больше препятствовало вентиляции. При определенной концентрации смеси водород — воздух в банках образовался так называемый гремучий газ. Достаточно было малейшей искры (а это возможно при неплотных или загрязненных контактах) — и произошел взрыв.

Из сказанного ясны рекомендации: тщательно следить за исправностью приборов электрооборудования, периодически очищать аккумуляторную батарею, следить за чистотой и надежностью контактов распределителя.

Теперь о взрывах катушек зажигания. Для начала — несколько слов о том, что такое «вариатор». Это дополнительное сопротивление из железной или никелевой проволоки, включенное последовательно с первичной обмоткой катушки зажигания. Он обладает важной особенностью: при нагревании его сопротивление увеличивается, при остывании — уменьшается. Когда двигатель работает на малых оборотах, контакты прерывателя дольше находятся в замкнутом состоянии, через них проходит ток большей величины, дополнительное сопротивление сильнее нагревается и увеличивает общее сопротивление цепи. При этом уменьшаются общий ток в цепи, нагрев вариатора и катушки в целом. С увеличением оборотов вариатор нагревается меньше, его сопротивление понижается — ток в цепи увеличивается, возрастает и напряжение во вторичной обмотке. Такое устройство предохраняет контакты от обгорания, способствует более равномерной работе мотора.

Катушка зажигания имеет клеммы ВК и ВК-Б. Обе они соединены с вариатором, расположенным на скобе катушки. Провод от «плюсовой» клеммы аккумулятора должен быть подсоединен к клемме ВК-Б. Если его ошибочно соединить с клеммой ВК, катушка будет работать без дополнительного сопротивления и через нее и по пружине прерывателя в этом случае станет протекать ток в два — два с половиной раза больший, чем обычно. Это явление хорошо знакомо тем, кто зимой, пуская двигатель рукояткой, закорачивает клеммы катушки.

Если двигатель остановится при таком положении коленчатого вала, когда контакты прерывателя замкнуты и зажигание не выключено, то под действием тока пружина прерывателя и катушка нагреются до такой степени, что пружина потеряет упругие свойства, а масло, заполняющее катушку, начнет испаряться. В результате создается избыточное давление, разрывающее ее.

Вот от чего взрывается катушка зажигания.

Куда течет ток

А. Смолин из г. Ишима Тюменской области просит разъяснить встреченное им в различных печатных источниках противоречие. Так, в учебниках шоферов от 3-го до 1-го классов написано, что ток «идет» от «плюса» к «минусу», а в некоторых книгах по электротехнике оговорено направление «движения» тока от «минуса» к «плюсу».

Мы попросили ответить на этот вопрос специалистов из НИИАвтоприборов.

Так уж сложилось исторически, что в электротехнике было принято считать направление тока в проводниках от «плюса» к «минусу».

На основании такого допущения были разработаны и сформулированы в учебниках правила, облегчающие понимание принципа действия многих электротехнических устройств. Например, «правило левой руки» для определения направления вращения якоря электромотора, «правило буравчика», помогающее разобраться в направлении магнитного потока проводников «под током», и другие.

В этих случаях нам удобнее условно считать, что ток «идет» от «плюса» к «минусу».

Физическое же направление течения электрического тока совпадает с направлением движения электронов — от «минуса» источника тока к его «плюсу». В книгах действительно можно встретить и такое описание процесса, но обычно лишь там, где это нужно для понимания сущности явлений, например в электронике.

МОТОКРОСС

Нынешний чемпионат мира в классе 250 см³ отличается от всех прежних первенств исключительно напряженной спортивной борьбой. Достаточно сказать, что в прошлом году лишь три фирмы («Сузуки», «Хускварна» и «Чезет») выставили команды, укомплектованные заводскими гонщиками. В этом же году семь заводов перед началом сезона заключили контракты с ведущими спортсменами мира на выступление в 12 этапах первенства 1972 года. Основные показатели мотоциклов, подготовленных этими заводами, весьма близки (мощность 33—35 л. с., вес 95—98 кг, пятьшесть передач). В этих условиях даже небольшая разница в спортивном мастерстве гонщика может иметь решающее значение.

За японский завод «Сузуки» в текущем сезоне выступают бельгийцы Ж. Робер и С. Гебейерс. Дебютанты первенства 1972 года по кроссу в классе 250 см³ фирмы «Ямаха» и «Кавасаки» прибегли к услугам шведских гонщиков: первая — Т. Халльмана и Х. Андерссона, вторая — О. Петерссона. Роль фирменных гонщиков других заводов приняли: «Хускварна» — У. Палм, Б. Бонн и А. Кринг; «Монтеса» — К. Вехконен и Ж. Новак; «Бультако» — М. Виртц; «Чезет» — М. Халм и Я. Фальта. Наша сборная (В. Кавинов, А. Кибирин, Г. Моисеев, П. Рулев) стартовала на машинах «Чезет», а также (в порядке пробы) на 42-сильном мотоцикле австрийского завода КТМ, который пока не располагает собственными гонщиками мирового класса.

При исключительно сильном составе участников и высоких технических показателях мотоциклов соперников советские спортсмены удачно начали чемпионат (о результатах первых двух этапов — см. «За рулем», 1972, № 6). Сегодня четверка молодых гонщиков, входящая в состав сборной страны, уже вступила в пору зрелости, и мы можем ждать от нее хороших результатов. Доказательством тому победа Кавинова на четвертом этапе в ЧССР, вторые места, занятые Кибириным в Испании, Рулевым во Франции, Кавиновым в ФРГ, третьи места, завоеванные Моисеевым во Франции и Голландии. В итоге после семи этапов все четверо советских гонщиков входят в десятку сильнейших кроссменов мира.

Говоря о победе Кавинова в ЧССР, нужно отметить, что во втором заезде он методически преследовал прославленного чемпиона Робера, который вынужден был идти на пределе возможностей. В итоге «Сузуки» бельгийца не выдержал высокого темпа гонки и Кавинов выиграл заезд.

Приводим результаты соревнований.

III этап. Голландия: 1. Робер; 2. Гебейерс; 3. Моисеев; 4. Палм (Швеция). 5. И. Ламмерс (Голландия); 6. Вехконен (Финляндия)... 9. Кибирин. **IV этап. ЧССР:** 1. Кавинов; 2. Робер; 3. Палм; 4. Кринг (Швеция); 5. Кибирин; 6. Халм (ЧССР). **V этап. СФРЮ:** 1. Робер; 2. Гебейерс; 3. Вехконен; 4. Рулев; 5. Палм; 6. Г. Райе (Бельгия)... 8. Кибирин; 9. Моисеев. **VI этап. ФРГ:** 1. Робер. 2. Кавинов; 3. Андерссон; 4. Гебейерс; 5. Г. Шмитц (ФРГ); 6. Халльман... 8. Рулев. **VII этап. ПНР:** 1. Робер; 2. Андерссон; 3. Халм; 4. Фальта (ЧССР); 5. Кавинов; 6. Палм.

Сумма очков после семи этапов: Робер — 87; Гебейерс — 47; Палм — 41; **Кавинов — 33; Кибирин — 31;** Андерссон — 30; Халм — 24; Райе — 23; **Рулев — 23; Моисеев — 22.**

* * *

Чемпионат мира по мотокроссу в классе 500 см³ проводится в шестнадцатый раз. Гонщики ведут борьбу за золотую медаль на протяжении 12 этапов. Система начисления очков и зачета — такая же, как на первенстве мира в классе 250 см³.

Первые четыре этапа показали, что у четырех марок мотоциклов («Сузуки», «Хускварна», «Майко» и «Чезет») примерно равные шансы на успех. Решающее значение имеют здесь не мощность двигателя и вес машины (эти параметры — соответственно 40—45 л. с. и 100—105 кг — у них примерно одинаковы), а ее надежность. Далеко не все гонщики оказываются в состоянии использовать имеющийся в их распоряжении большой запас мощности, и в этих условиях индивидуальное мастерство спортсмена является той каплей, которая нарушает равновесие.

Очень тяжел был первый этап. Сильный дождь сделал трассу труднопроходимой. Из 46 спортсменов, стартовавших в австрийском городе Зиттендорфе, лишь десятеро получили зачет.

Приводим результаты соревнований.

I этап (Австрия): 1. Р. де Костер (Бельгия); 2. В. Бауэр (ФРГ); 3. А. Юнссон (Швеция); 4. И. Стодулка; 5. В. Валек (оба — ЧССР); 6. Э. Робертсон (Англия). **II этап (Швейцария):** 1. Х. Миккола (Финляндия); 2. де Костер; 3. Б. Эберг (Швеция); 4. Юнссон; 5. Г. Вольсинк (Голландия); 6. Д. Бенкс (Англия). **III этап (Швеция):** 1. де Костер; 2. А. Вайль (ФРГ); 3. Бауэр; 4. К. Хаммаргрен (Швеция); 5. Ж. ван Вельтховен (Бельгия); 6. Бенкс. **IV этап (Франция):** 1. П. Фридрихс (ГДР); 2. Вайль; 3. Эберг; 4. Миккола; 5. Вольсинк; 6. ван Вельтховен.

После четырех этапов наибольшая сумма очков у де Костера («Сузуки») — 42. Далее идут Миккола («Хускварна») — 25, Вайль («Майко») и Эберг («Хускварна») — по 24 и Бауэр («Майко») — 22. Неоднократный чемпион мира Фридрихс («Чезет») с 15 очками занимает восьмое место.

Советские гонщики в этом сезоне выступают не по полной программе.

МОТОГОНКИ

Сенсацию вызвали два события, которыми были отмечены первые этапы чемпионата мира по кольцевым мотогонкам. Джакомо Агостини, десятикратный чемпион мира, на первом этапе в ФРГ, стартуя в классе 350 см³ на абсолютно исправной машине («МВ-Агуста»), не смог выиграть у молодого финского гонщика Ярмо Саарринена, который шел на «Ямахе». На втором этапе (во Франции) вновь победил финн, а чемпион мира финишировал уже не вторым, а четвертым.

В классе 250 см³ большим сюрпризом был дебют японца Х. Каная, который на «Ямахе» выиграл первый этап и был вторым на втором.

После четырех этапов (ФРГ, Франция, Австрия, Италия) из четырнадцати гонщики занимают следующие места.

50 см³: 1. Я. де Фрис («Крайдлер») — 30 очков; 2. А. Ньето («Дерби») — 24; 3. Б. Янссон («Ямати») — 10. **125 см³:** 1. Ж. Парлотти («Морбиделли») — 52; 2. А. Ньето («Дерби») — 45; 3. Ч. Мортимер («Ямаха») — 36. **250 см³:** 1. Я. Саарринен («Ямаха») — 40; 2. Р. Пазолини («Аэр-Макки») — 27; 3. Х. Каная («Ямаха») — 25. **350 см³:** 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 50; 2. Я. Саарринен («Ямаха») — 48; 3. Р. Пазолини («Аэр-Макки») — 28. **500 см³:** 1. Д. Агостини («МВ-Агуста») — 60; 2. А. Пагани («МВ-Агуста») — 24; 3. К. Буржуа («Сузуки») — 12. **500 см³ с коляской:** 1—2. З. Шауцу — В. Калауш (БМВ) и Г. Лутрингсхаузер — Ю. Кусник (БМВ) — по 27; 3. Р. Вегенер — А. Хайнрихс (БМВ) — 20.

АВТОРАЛЛИ

Международный чемпионат среди марок в этом году включает 10 этапов. Второй, проходивший в Швеции, закончился победой шведа С. Бломквиста на автомобиле СААБ-96.

Третий этап — ралли Сафари — принес немало неожиданностей. Из года в год это соревнование, трасса которого (6180 км) проходила по дорогам и бездорожью в Кении, Танзании, Уганде, выигрывали местные экипажи. На этот раз победителями стали европейские спортсмены — финн Х. Миккола и швед Г. Пальм. Они шли на автомобиле «Форд-эскорт-РС1600» с 1600-кубовым двигателем, форсированным до 200 л. с. Трехкратный чемпион Европы поляк С. Засада со своим напарником М. Бенем занял второе место (на «Порше-911С»). Из 86 стартовавших экипажей финишировало лишь 18.



АВТОГОНКИ

На трассе «Харама» (1 круг — 3404 м) в Испании состоялся третий этап чемпионата мира по кольцевым автогонкам для машин формулы 1. Победил бразилец Эмерсон Фиттипальди на автомобиле «Джон Плейерс Спешел» (технически это «Лотос-72»). Дистанцию 306 км он прошел со средней скоростью 148,63 км/час, то есть на 8 км/час лучше прежнего результата. Последующие места заняли: Ж. Икс; К. Регаццони (оба — «Феррари-312Б2»); А. де Адамич («Сертисс-ТС9»); П. Ревсон («Мак-Ларен-М19»); К. Паче («Марч-721»).

Гонки на «Большой приз Монако» проводились в тридцатый раз и являлись четвертым этапом первенства. Средняя скорость победителя (из-за проливного дождя, шедшего всю гонку) составила лишь 102,75 км/час против 134,36 км/час, показанных в прошлом году. Первым финишировал Ж. Бельтуаз (БРМ-180), далее — Ж. Икс, Э. Фиттипальди, Д. Стюарт («Тайрелл»), Б. Редман («Мак-Ларен-М19»), К. Амон («Матра-СИМКА-МС120»).

Пятый этап, состоявшийся в Бельгии, принес следующие результаты: 1. Фиттипальди — 182,42 км/час; 2. Ф. Север («Тайрелл»); 3. Хьюм («Мак-Ларен-М19»); 4. М. Хэйлвуд («Сертисс-ТС9»); 5. Паче; 6. Амон.

По сумме очков впереди идет Фиттипальди (31). Далее: Хьюм (19), Икс (16) и Стюарт (12).

* * *

Традиционные соревнования автоспортсменов социалистических стран на Кубок дружбы открылись гонками в г. Мосте (ЧССР). По сравнению с прошлым годом технические требования к гоночным автомобилям участников подверглись изменениям. Так, рабочий объем двигателя ограничен 1300 см³, разрешается использовать лишь моторы, изготовленные в социалистических странах.

Ливень, начавшийся сразу после старта, сильно повлиял на результаты соревнований. Победил Г. Мелькус (ГДР) на «Мелькус-Вартбурге», опередивший Х. Илека (ЧССР) на «Шкоде-Металэкс» и Р. Краузе (ГДР) на «Мелькус-Вартбурге». Наш М. Лайв на «Эстонии-16М» финишировал десятым.

КАРТИНГ

Первый этап соревнований на Кубок дружбы социалистических стран (класс 125 см³) был проведен в ПНР на трассе г. Козле. В личном зачете победил Л. Бедржих (ЧССР), который в прошлом году по результатам пяти этапов занимал второе место. Прошлогодний же победитель, известный гонщик из ГДР Ю. Кох был вторым, а третьим — спортсмен из ЧССР Ф. Дыкаст.

В командном зачете первенствовали гонщики ЧССР, располагающие машинами с весьма мощными (19—20 л. с.) двигателями от кроссовых мотоциклов «Чезет». Польская сборная, хорошо знакомая с особенностями своей трассы, вышла на второе место, а команда Венгрии заняла третье. Неудача постигла две сильные сборные — ГДР и СССР, которые на этот раз вынуждены были довольствоваться соответственно четвертым и пятым местами.

РЕКОРДНЫЕ ЗАЕЗДЫ

После довольно долгого перерыва вновь возросла популярность рекордных заездов на мотоциклах. Немало способствовала этому трасса, открытая в г. Эльвингтоне (Англия), которая проложена на неиспользуемой дорожке аэродрома. Проведенные там в последнее время заезды дали 22 мировых рекорда в разных классах мотоциклов на 1/4 мили (402 м), 1 километр и 1 милю (1609 м) со стартом с места и 1 километр и 1 миля со стартом с хода.

Абсолютно лучший результат — у Ф. Купера. На специальном мотоцикле «Циклотрон» с двумя 650-кубовыми моторами «Триумф» мощностью около 150 л. с. он показал скорость более 300 км/час. Высокие скорости были достигнуты и на машине «Минарелли» класса 175 см³. Ее двигатель, форсированный до 30 л. с. (при 9500 об/мин), позволил мотоциклу, заключенному в сигарообразный обтекатель, достичь 193 км/час.

БАГГИ ПОЛУЧАЮТ ПРИЗНАНИЕ

Многих наших читателей заинтересовала статья «Багги», опубликованная в № 3 «За рулем». В письмах, присланных в редакцию, А. Крупин из Уфы, И. Низамутдинов из Казани, В. Грозов из Набережных Челнов и другие просят рассказать о технических требованиях, которые предъявляются к этому автомобилю. Отвечает на вопросы председатель технической комиссии Федерации автоспорта СССР А. САБИНИН.

Федерация автомобильного спорта СССР решила положить начало соревнованиям на багги, утвердив классификацию и технические требования к ним. Автомобили этого типа делятся на три класса: I — с двигателем рабочим объемом до 1000 см³ (на базе агрегатов автомобиля «Запорожец»), II— от 1000 — до 1600 см³ и III — от 1600 до 2500 см³. В соревнованиях автомобили всех классов могут быть объединены для общего зачета, если это, конечно, оговорено положением.

По своей конструкции багги должен быть четырехколесной машиной с приводом на колеса только одной оси. Выполняется он на базе агрегатов отечественных серийных легковых автомобилей. Конструктивная компоновка может быть любой, но с обязательным применением жесткой рамы. Кузов открытый, произвольной конструкции с соблюдением всех требований, предъявляемых к автомобилям, которые допускаются к эксплуатации па дорогах общего пользования. Для изготовления кузова разрешено применять любые материалы (кроме огнеопасных), включая различные пластики. Колеса передней оси могут отличаться по размеру от колес задней оси. Максимальный диаметр ободов 16 дюймов для колес обеих осей. На них можно монтировать только шины автомобильного типа с хорошим состоянием протектора.

Силовой агрегат располагают в передней или задней части автомобиля, при этом двигатель и коробку передач помещают как в пределах базы, так и вне ее. Например, разрешается выносить двигатель или коробку передач за заднюю ось.

Обязательно наличие тормозов (колодочных или дисковых) на всех колесах. С целью одновременного включения тормозов всех колес предусмотрено применение раздельного гидравлического привода для передней и задней осей, действующего от общей педали. Необходим также эффективный стояночный тормоз, приводимый от ручного рычага. Он должен надежно удерживать машину на спуске с уклоном не менее 16 процентов.

Автомобиль оборудуется системой освещения и сигнализации в соответствии с общепринятыми требованиями (ГОСТ 3769—58). Во время соревнований разрешается снимать отдельные световые приборы. Наличие же действующих звукового сигнала и светового стоп-сигнала обязательно.

Основные размеры автомобиля не лимитируются, за исключением базы, которая не должна превышать 2400 мм. В конструкции машины предусмотрены следующие меры повышения безопасности. Места водителя и пассажира должны иметь четырехстороннее ограждение защитными дугами. К этим дугам предъявляются такие же требования, как и к защитным каркасам открытых легковых автомобилей. Топливный бак отделяется от места водителя и пассажира глухой перегородкой, надежно защищающей пассажирское помещение от проникновения пламени из моторного отсека в случае пожара. Автомобиль должен иметь привязные ремни, надежно прикрепленные к полу, кресло анатомического типа для водителя, включатель массы, звуковой сигнал с отличительным тоном, минимум один огнетушитель емкостью не менее 4 л, который приводится в действие как с места водителя, так и снаружи машины.

Технические требования к багги не стесняют творческой инициативы при разработке конструкции. В то же время они содержат все необходимое для обеспечения безопасности и позволяют создать автомобиль, обладающий высокой проходимостью. Багги должен быть сделан достаточно тщательно и удовлетворять требованиям Госавтоинспекции, относящимся ко всем легковым автомобилям. Это особенно важно, если учесть, что багги будут прибывать на соревнования своим ходом по дорогам общего пользования.

Следует сказать, что постройка таких машин все же значительно проще, чем изготовление спортивно-гоночных автомобилей любых других видов. Производство их на базе серийных агрегатов может быть налажено как в заводских условиях, так и силами спортивных коллективов в небольших мастерских. Отдельные экземпляры могут быть выполнены любителями самодеятельного автомобилестроения. В последнем случае автомобиль должен, конечно, отвечать требованиям Госавтоинспекции, предъявляемым к «самоделкам» (см. «За рулем», 1965, № 9). Следовательно, своими силами любители могут построить только автомобили I класса с двигателем ЗАЗ-965, имеющим рабочий объем цилиндров менее 1000 см³. Должны быть также соблюдены и все другие условия: база таких автомобилей не менее 1600 мм, а ширина не менее 1100 мм. Габаритные размеры: длина — 3500 мм, ширина — 1500 мм, высота без нагрузки — 1450 мм.

Спортивные организации могут строить багги III класса и на базе малотоннажных грузовых автомобилей, выпускаемых Ульяновским автозаводом (УАЗ-451, УАЗ-452). К соревнованиям вместе с багги допускаются автомобили ГАЗ-69 и УАЗ-469, но с обязательным отключением переднего ведущего моста.

Специально сконструированные автомобили типа «багги» смогут иметь хорошие динамические качества только в том случае, если их собственный вес будет небольшим. Вместе с тем надо соблюдать правильное распределение веса по осям и принять все меры для обеспечения высокой надежности машины.

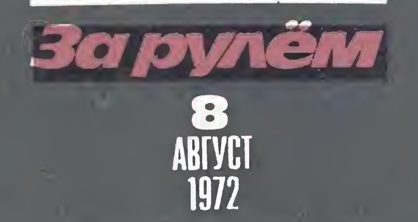
Адрес редакции:
103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1.

Телефоны:
отдел науки и техники — 295-92-71;
отдел обучения и воспитания — 223-37-72;

отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21;
отдел писем и консультаций — 221-62-34;
отдел оформления 223-37-72.

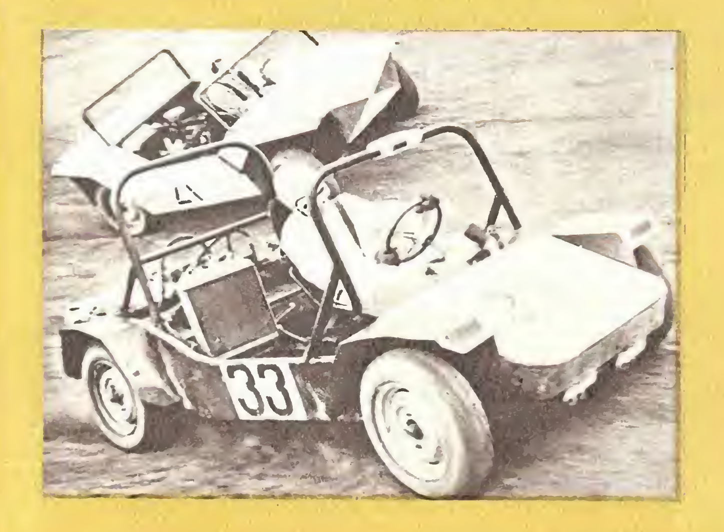
Рукописи не возвращаются.
Сдано в произв. 2.6.1972 г.
Подписано в печ. 28.6.1972 г.
Тираж 2 080 000
Бум. 60×90¹/₈. 2,5 бум. л. = 5 печ. л.
Цена 50 коп. Зак. 350. Г-15058
Издательство ДОСААФ
(Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26).

3-я типография Воениздата.



8
АВГУСТ
1972

Кадры, которые прислал нам чехословацкий фотокорреспондент А. Бахенский, запечатлели моменты гонок на автомобилях «багги».





Индекс 70 321 Цена 50 коп.





Армянская ССР.

В условиях братского содружества советских республик армянский народ за короткий исторический срок вышел на широкую дорогу строительства новой жизни. Только за годы восьмой пятилетки в республике введено в строй 110 новых промышленных предприятий и крупных цехов, создан ряд новых отраслей промышленности. Известна продукция ереванских автомобилестроителей и шинников.

С каждым годом благоустраиваются, расцветают города и села республики.

На снимках — столица Армении Ереван. Вокзальная площадь (вверху) и недавно возведенное здание шахматного клуба.

Фото Л. Раскина